Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder

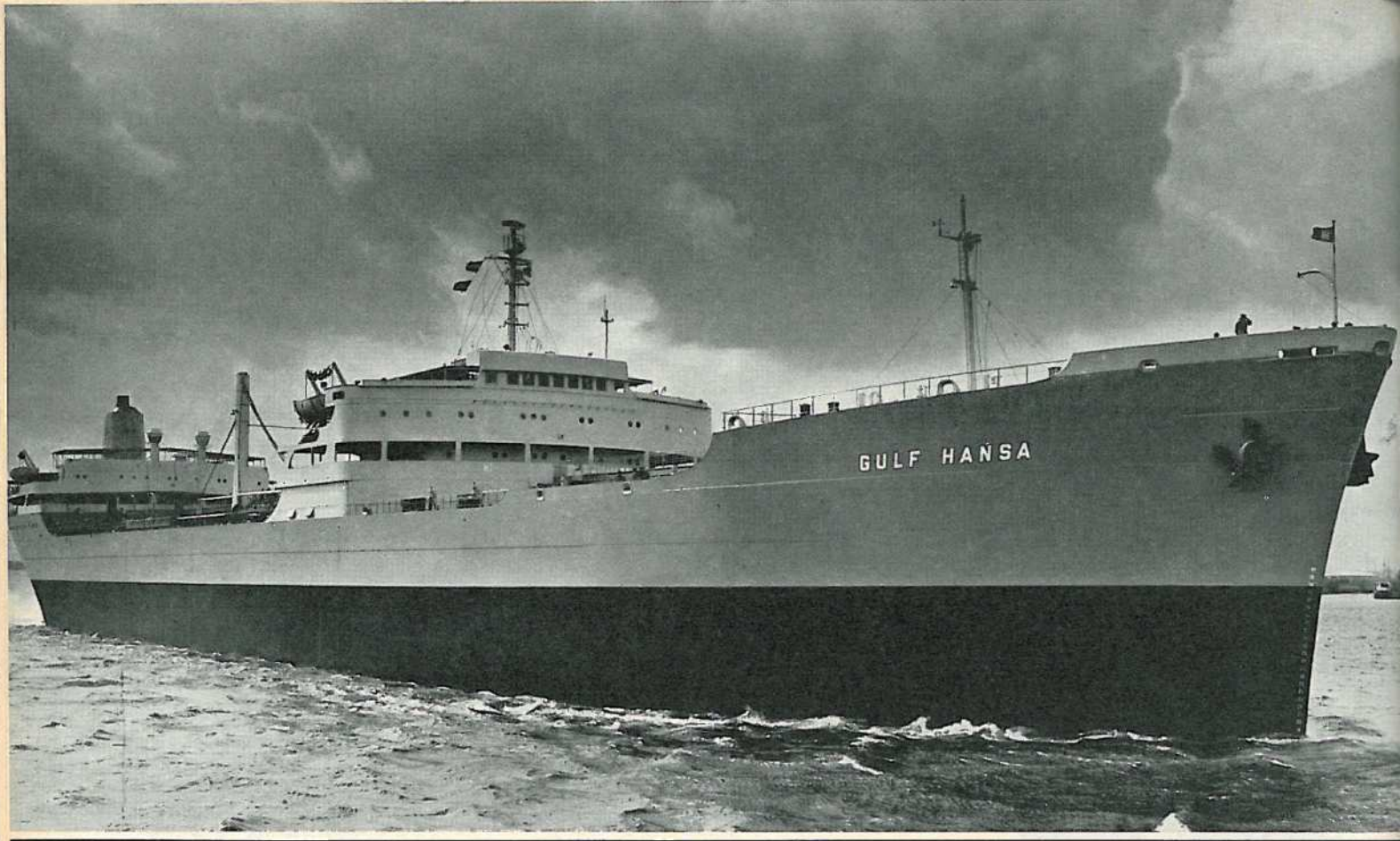
Aus dem Inhalt:

Ausbildungsschiffe ferngesehen
Politik unter der Lupe
Selbstfinanzierung, ein unbewältigtes Schlagwort
Flottenumschau
Sport an Bord
Trampers Freud und Leid
Deutsches Hydrographisches Institut
Rivalen der Rennpiste
Klar bei Schmunzelauge
Staatsbürger, was machst du mit der Freiheit?
Fünf Frauen und eine warten auf „ihr Schiff"
80 Jahre Kieler Woche

Beim Bootsmanöver kommen „all Hands un de Kock"

Juli Nr. 7

Jahrgang 6



DEUTSCHE WERFT HAMBURG

CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839
KIEL-HOLTENAU

Luftpassagen

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

SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE

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

JOHS. FRITZEN & SOHN

KIEL
BERLIN
HAMM (WESTF.)
HAMBURG
WILHELMSHAVEN
NEW YORK

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 | Juli 1962 | Nr. 7

Am Peilkompaß

AUSBILDUNGSSCHIFFE ferngesehen

Am 16. Juni brachte das Fernsehen im Rahmen der Kieler Woche eine Sendung: Segelschiff — ja oder nein? Man hatte vier Experten geladen, um dieses Thema zu behandeln. Es diskutierten ein Inspektor einer der ältesten deutschen Segelschiffsreedereien, ein Leiter einer Seemannschule, ein seebefahrener Journalist und der I. Offizier des Segelschulschiffes „Gorch Fock". Es standen 20 Minuten Gesprächszeit zur Verfügung, zusätzlich 5 Minuten für Telefonanrufe aus Hörerkreisen.

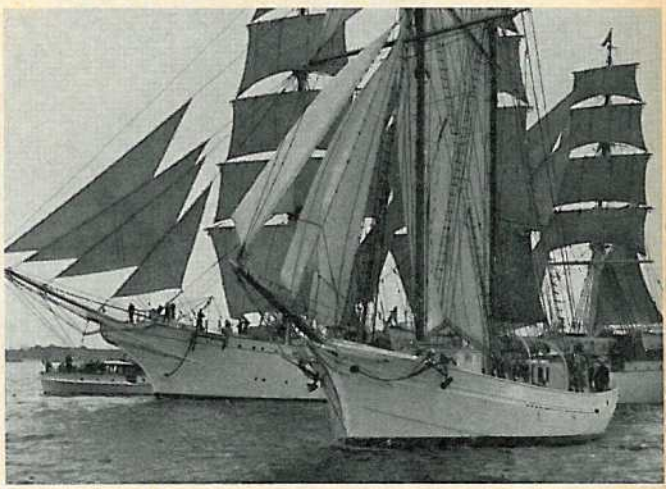
Obwohl das Thema, das unserer regen Anteilnahme sicher sein kann, in dieser kurzen Zeit keinesfalls erschöpfend behandelt werden konnte, freuen wir uns von der Handelsmarine immer, wenn ein maritimes Ereignis bester und ältester deutscher Tradition wie die Kieler Woche als Forum für die Erörterung unserer Probleme dient. Kieler Woche und Fernsehen garantieren einen publizistischen Erfolg mit breitester Streuung. Es kann ja nicht genug getan werden, um unseren fahrenden Seeleuten in ihrer Heimat auch ihrem Beruf Heimatrecht zu verschaffen. Was unsere Bundesrepublik anbelangt, so ist sie für den Seefahrtsgedanken, für das Küstenbewußtsein und die damit verbundene über Salzwasser führende Weltverbundenheit immer noch so etwas wie ein „Entwicklungsland". Es sind vorerst nur wenige Anzeichen, die immerhin schon erfreulicherweise darauf hindeuten, daß es nicht hoffnungslos erscheint, doch noch einmal eine seefahrende Nation zu werden. Neben der erstaunlich positiven Resonanz, die unsere Schiffsmodellwanderausstellung im Binnenlande findet und fand, neben einer Zunahme sachlich gehaltener Seefahrtsartikel in der binnenländischen schen Presse, ist eine Fernsehsendung über eines unserer wesentlichsten Probleme zunächst durchaus dazu angetan, für eine realistische Verständniserweckung erfolgreich zu wirken. Realistisch war diese Diskussion vor Millionen Fernsehern schon deshalb, weil gegensätzliche Meinungen sehr klar formuliert aufeinanderstießen. Für die Realistik spricht weiterhin, daß man sich nicht um einen Kompromiß bemühte, und daß man offenbar von vornherein auf eine Lösung des Fragenkomplexes klugerweise verzichtete.

Von Handelsmarineseite wurden die Standpunkte vertreten, daß einerseits bei einer Marine, deren Beteiligte alle — und zwar Unternehmer und Personal — als Tätige in einem Wirtschaftszweig unserer deutschen Volkswirtschaft für Geld und auf Gewinn zu arbeiten und sich durchzusetzen gezwungen sind, unter den gegenwärtigen Umständen einfach keine Mittel zur Verfügung stehen, um ein großes Segelschulschiff zu bauen und zu unterhalten. Es kam auch klar zum Ausdruck, daß bei der gegenwärtigen Situation des Nachwuchses das Risiko für solch eine Investition zu groß ist. Zum anderen wurde von einem alten Schulschiffer dargelegt, daß die Ausbildung als solche, auch die charakterliche Erziehung, bei der vielfach überhöhten Besatzungsstärke eines Segelschulschiffes eher Schaden nähme, als zum Erfolg führen könne.

Seitens der Bundesmarine wurden im Gegensatz dazu die alten Pro-Segelschiffsargumente ins Feld geführt. Sie besagen, daß der Mannschaftsgeist und die von der Körperstählung ausgehende Persönlichkeitsentwicklung sowie das kämpferische Erlebnis mit der hautnahen ungebändigten Natur auf See nur in den Rahen eines Großseglers zu erwerben seien. Von Handelsmarineseite wurde eingeräumt, daß ein Segelschiffslehrgang im Rahmen des äußerst umfangreichen Ausbildungsprogrammes der Bundesmarine durchaus gutgeheißen werden könne, besonders dann, wenn es die Staatskasse ist, die diese sehr hohe Investition in den einzelnen Mann finanziert. Für den relativ noch zu hohen Anteil jugendlicher Gastgeber und Jobsucher in unserer Seefahrt jedoch könne dieser Aufwand von der wirtschaftlichen Seite her, deren Eigengesetzlichkeit wir unterworfen sind, nicht vertreten und verantwortet werden. Plädiert wurde für unsere Ausbildung für den Typ maschinell getriebener und frachtfahrender Schulschiffe, die zu Lehr- und Übungszwecken zusätzlich mit modernster technischer Ausrüstung versehen sind. Als richtungweisendes Modell für den zeitentsprechenden Fortschritt auf diesem Gebiet wies man auf das am 2. Juli auf Probefahrt gegangene Schul-Motor-Frachtschiff einer unserer großen Massengutreedereien hin. Offengelassen wurde in dieser Fernsehdiskussion die Frage, wie den immer offensichtlicher werdenden neuen Eigengefahren aus der Technik begegnet werden solle. Gemeint sind die Gefahren des Überrollens des Menschen durch die sich explosionsartig vollziehende Weiterentwicklung der Technik — die Russen beabsichtigen das vollautomatisierte Schiff ohne Besatzung bis 1980 zu bauen — gemeint ist die noch größere Gefahr der Übersicherung und Verweichlichung, die gerade auf See zu einer gefährlichen Bedrohung werden kann. Wie der Seemann seinen bei tödlicher Gefahr niemals zu vernachlässigenden wachen Behauptungswillen gegen die von keiner Technik gebrochene Naturgewalt entwickeln und sich bewahren soll, davon ist in dieser Sendung nichts gesagt worden. Vermißt wurde auch der zwischen den Diskutierenden in der Luft schwebende Vorschlag, das Segelschulschiff der Bundesmarine und Kümos und Großschiffe der Handelsmarine den in Ausbildung Begriffenen beider Marinen wechselseitig zu Ausbildungsreisen zugänglich zu machen.

Segelschiff oder maschinell getriebenes Fracht-Schulschiff heißt unter den herrschenden unvergleichbaren Bedingungen, unter denen Bundes- und Handelsmarine fahren, im Grunde nichts anderes, als Bundesmarine oder Handelsmarine. Wie der Senior des Diskussionskreises leicht überspitzt formulierte, hätten beide Marinen nicht mehr gemeinsam, als den Namen Marine — und das Element, das beiden dieselben Gesetze aufzwingt, möchten wir hinzufügen.

Jedoch die Bewältigung des technischen Fortschrittes in unserer Handelsmarine wird ein Kriterium der Bewährung aller an der Seefahrt Beteiligten sein. Da muß der Kurs, auf dem der Mensch die Technik in den Griff bekommt, ohne der Natur entfremdet zu werden, wohl erst noch berechnet und abgesetzt werden. Der Wachoffizier



Ein Höhepunkt der 80. Kieler Woche 1962 war die Geschwaderfahrt der Schulschiffe. Im Vordergrund der Schoner „La belle Poule" (227 ts, erb. 1932) der französischen Kriegsmarine, dahinter das Vollschiff „Danmark" (777 BRT, erb. 1933) des dänischen Ministeriums für Handel, Industrie und Seefahrt.

POLITIK UNTER DER LUPE

Unter vier Augen geht's besesr

68 Minuten dauerte das Gespräch, das Bundeskanzler Dr. Adenauer in Bonn mit dem USA-Außenminister Rusk unter vier Augen führte. Es hatte sich allerlei Gesprächsstoff angesammelt, und eine übereifrige Fama wußte schon von ernsten Zerwürfnissen zwischen Bonn und Washington zu berichten. Wie weit dabei die sowjetische Geheimdiplomatie ihre Finger im Spiel hatte, ist nicht offen aufgedeckt worden. Aber in dieser Beziehung ist nichts unmöglich. Handelte es sich doch im wesentlichen um die Frage der direkten oder indirekten Kontaktgespräche zwischen dem Weißen Haus und dem Kreml und die Beteiligung Bonns an diesen Gesprächen. Nach einer Lesart waren solche Gespräche ohne vorherige Fühlungnahme mit den deutschen Stellen eingefädelt worden, nach einer anderen Lesart sollten sogar konkrete Vorschläge in der Berlin-Frage gemacht worden sein.

Nun, die Politik geht manchmal seltsame Wege, und im Falle eines Erfolges pflegt man hinterher wenig nach dem Weg zu fragen. In der Berlin-Frage ist Bonn selbstverständlich empfindlich. Abschlüsse oder auch nur Vorverhandlungen dürften nur im Einvernehmen vorgenommen oder geführt werden. Alle diese Fragen sind in dem Gespräch des USA-Außenministers mit dem Bundeskanzler geklärt worden. Die Wetterwolken sind abgezogen, und über Bonn scheint wieder die Sonne.

Wenn die Westdeutschen ...

In der Berlin- und Deutschlandfrage liegen einige Äußerungen Chruschtschows vor, die davon zeugen, wie weit der sowjetische Ministerpräsident die Stimmung der Deutschen in sein Handeln einkalkuliert. So sagte er: „Solange die deutsche Frage nicht gelöst ist, besteht Kriegsgefahr in Europa. Wenn wir aber einen Vertrag aushandeln, so müßten die Deutschen damit einverstanden sein, und zwar alle Deutschen. Sind sie es nicht, dann wäre der Vertrag praktisch wertlos. Die Deutschen würden sich dagegen auflehnen, wie sie es seinerzeit gegen den Versailler Vertrag getan haben, und es würde immer noch keine Ruhe in Europa geben." Seine Hoffnung geht andere Wege. „Wenn die Westdeutschen", so sagte er, „ihr Vertrauen zum Westen verlieren, werden sie sich an uns wenden. Es gibt für sie keine andere Möglichkeit."

Vielleicht hat Pankow mit einer solchen Möglichkeit gerechnet, als es ernsthaft mit der Milliardenanleihe aus Westdeutschland rechnete. Vielen Deutschen scheint die Tragweite einer solchen Anleihe noch nicht ganz aufgegangen zu sein. Ja, man hört sagen, wenn damit die Lage unserer Brüder und Schwestern in der sowjetisch besetzten Zone wesentlich gebessert werden könnte, soll man es doch tun. Wir haben's ja .... Nun, von einer solchen Zusicherung ist nichts bekanntgeworden. Es gibt auch andere Meinungen über den Hilferuf aus Pankow. Die „Frankfurter Zeitung" brachte dieser Tage eine Karikatur, auf der Ulbricht zu sehen war, wie er unter der Mauer hindurch seine linke Hand aufhielt, während er mit der rechten Adenauer und Erhard mit Steinen bewarf. In der Unterschrift war zu lesen: „Die Mauer bleibt! Eure Hilfeleistungen sind im Abstand von 100 Metern dovor niederzulegen, sonst wird scharf geschossen. Erfüllungstermin sofort, da euer elendes kapitalistisch-ausbeuterisches Monopolwirtschaftsystem jeden Moment zusammenbrechen wird. Rückzahlung erübrigt sich dann sowieso."

Unser schönes Deutschland

Unser schönes Deutschland
Ein altfränkischer Fachwerkbau, wie eine verfrühte Konstruktion einer Kommandobrücke auf dem Vorschiff. Es schließt sich an das alte Rokokorathaus von Bamberg mitten auf einer Brücke über die Regnitz. In Bamberg ist eine einzigartige Schatzkammer, vor allem der gotischen und Barockbau- und Bildhauerkunst, über alle Kriege hinweg erhalten geblieben. Diese altehrwürdige Bischofsstadt füllt allein gewichtige Seiten deutscher Kunstgeschichte: Der 1004 gegründete Dom zum Beispiel mit dem berühmten Bamberger Reiter und dem Veit-Stoss-Altar. Auch die drei Brüder Dientzenhofer haben ihre Barockhandschrift in Stein gemeißelt aus dem 18. Jahrhundert hinterlassen, am schönsten in der Bischöflichen Residenz.

INDIEN und CHINA im Wettkampf

Nehru

Wird Indien auseinanderfallen, wenn Nehru einmal stirbt? Diese Frage spielt eine gewisse Rolle in der Erörterung der Zukunftsmöglichkeiten der Republik. Sie ist jetzt wieder aufgetaucht im Zuge der Grenzstreitigkeiten mit China. Der Schachzug Nehrus, hinter den eingesickerten Chinesen aufzumarschieren und sie damit abzuschneiden, ist viel bewundert worden. Kenner der Verhältnisse und besonders Kenner Nehrus sagen ihm noch eine geraume Regierungszeit voraus. Und auch wenn Nehru einmal aus diesem oder jenem Grunde abtreten sollte, er ist 72, dann sind in der Kongreßpartei mehrere Persönlichkeiten vorhanden, die das Erbe Nehrus antreten könnten. Die nächsten Jahre werden scharfe Arbeit verlangen. Indien und China sind in einem Wettlauf um die Siegespalme begriffen. Es handelt sich um den sozialen, wirtschaftlichen und politischen Vorrang. 600 Millionen Chinesen stehen etwa 430 Millionen Inder gegenüber. Während China noch vor kurzem mit seinem industriellen Aufschwung glänzen konnte — und es ist tatsächlich viel geleistet worden —, hört man neuerdings immer weniger von Rekorden. Auch die Erträgnisse in der chinesischen Landwirtschaft hatten beträchtliche Zunahmen zu verzeichnen. Die jetzt offen zutage getretene Hungersnot allerdings verträgt sich schlecht mit der Statistik. In aller Stille ist man in 500 000 indischen Dörfern dabei, die Bodenschätze Indiens zu heben und industriell zu verwerten. Ohne Hilfe des Auslandes allerdings wird Indien seine Ziele nicht erreichen können. Wer greift ihm unter die Arme? Der Westen oder der Osten? Nicht ohne Grund hat man Indien den Schlüssel für das Schicksal der Welt genannt.

F.R.

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

SELBSTFINANZIERUNG
ein unbewältigtes Schlagwort

aft - Handel - Verkehr
Verkehr - Wirtschaft
aft - Handel - Verkehr
Verkehr - Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Gerade in diesen Tagen, in denen viele Industrieunternehmungen ihre Jahresabschlüsse veröffentlichen, tauchen in der öffentlichen Diskussion immer wieder einige Schlagworte auf, mit denen häufig die Vorstellung eines Bösen, ja sogar Verabscheuungswürdigen verbunden wird. Zu diesen Schlagwörtern gehörte in früheren Jahren in erster Linie der Gewinnbegriff, der mit dem Odium eines sittenwidrigen Profites belastet war und für alle unsozialen Tendenzen in der Wirtschaft verantwortlich gemacht wurde. In der letzten Zeit hat man in der Öffentlichkeit immer mehr eingesehen, daß die Gewinne eine wirtschaftliche Notwendigkeit sind und mit einer billigen Ausnutzung von Arbeitskräften oder persönlichem Luxus überhaupt nichts zu tun haben. Daher ist es heute vielfach die Selbstfinanzierung, die im Mittelpunkt der Diskussion steht und als besonders unsozial gebrandmarkt wird. Insbesondere wird häufig die Meinung vertreten, daß die Selbstfinanzierunig der deutschen Wirtschaft viel zu hoch sei, und daß vor allem diese Finanzierungsmethode für die Preiserhöhungen der letzten Jahre verantwortlich gemacht werden müsse.

Was ist Selbstfinanzierung

Unter dem Begriff der Selbstfinanzierung versteht man im allgemeinen die Finanzierung von Neuinvestitionen aus der eigenen Ertragskraft eines Unternehmens. Diese Finanzierung erfolgt im Regelfall dadurch, daß das Unternehmen seine Gewinne im eigenen Betrieb anlegt und sich dadurch Investitionsgüter verschafft, anstatt sich die hierfür benötigten Geldmittel auf dem Kapitalmarkt zu besorgen. Die Selbstfinanzierung ist besonders bei kleineren und mittleren Betrieben, denen der Kapitalmarkt tatsächlich nicht offensteht, eine sehr häufig benutzte Finanzierungsform. Aber auch größere Firmen machen häufig wegen günstiger Abschreibungsbestimmungen oder wegen einiger Vorteile bei der Besteuerung der Gewinne von dieser Finanzierungsform Gebrauch.

Selbstfinanzierung und Sparen

Die deutsche Wirtschaft hat sich insbesondere in der ersten Zeit des Wiederaufbaues in starkem Maße der Selbstfinanzierung bedient. Diese Tatsache ist nicht verwunderlich. Da der Kapitalmarkt in Deutschland lange Zeit daniederlag, verblieb den Unternehmungen praktisch keine andere Möglichkeit, als die Anschaffung der für den Wiederaufbau benötigten Anlagegüter aus eigenen Erträgen zu finanzieren. Erst seitdem der Kapitalmarkt Mitte der fünfziger Jahre wieder zu funktionieren begann, ist innerhalb der deutschen Wirtschaft ein spürbarer Rückgang der Selbstfinanzierung zu verzeichnen. So hat beispielsweise die Deutsche Bundesbank in ihrer Analyse der Entwicklung des Sozialprodukts im Jahre 1961 festgestellt, daß die nicht entnommenen Gewinne und die Abschreibungen 1961 nur 62 % der Bruttoanlageinvestitionen ausmachten. In den Jahren 1959 und 1960 belief sich dieser Anteil noch auf 72 %. Diese Abnahme wird noch deutlicher, wenn die nicht entnommenen Gewinne zu den Nettoanlageinvestitionen in Beziehung gesetzt werden.

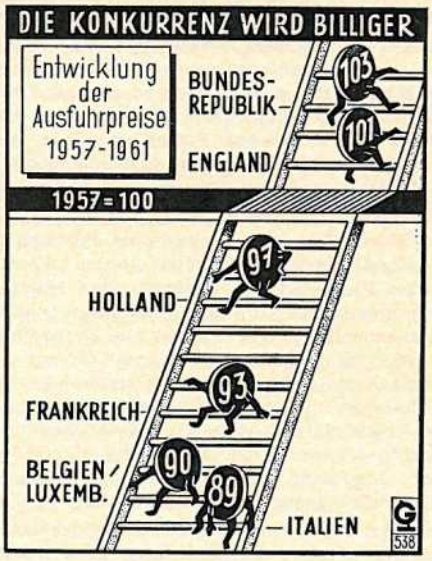
Obgleich es noch verfrüht ist, aus dieser Entwicklung langfristige Schlußfolgerungen zu ziehen, weist die Bundesbank doch darauf hin, daß die erhöhte steuerliche Belastung der Unternehmen, die vor allem aus steuerlichen Nachzahlungen für frühere Jahre resultiert, die nicht entnommenen Gewinne und damit die Selbstfinanzierung negativ beeinflußt hat. Im übrigen kann festgestellt werden, daß der Selbstfinnazierung in der Bundesrepublik nicht mehr Gewicht zukommt als in anderen Industrieländern. Eine kürzliche Untersuchung der UNO über die Faktoren des wirtschaftlichen Wachstums in verschiedenen Industriestaaten kommt beispielsweise zu der Feststellung, daß gerade dem Sparen der Unternehmungen in den einzelnen Ländern eine außerordentlich große Bedeutung zukommt. Obgleich diese Ziffern lediglich einen Anhalt für das Ausmaß der Selbstfinanzierung abgeben, kann in diesem Zusammenhang doch festgestellt werden, daß der Anteil der Ersparnis der Unternehmungen an der Gesamtersparnis in verschiedenen wichtigen Industriestaaten weit höher ist als in Deutschland. Es beläuft sich dieser Anteil in Großbritannien auf 75 %, in Frankreich auf 60 % und in den USA auf 58 %, während er in Deutschland lediglich 40 % beträgt.

Was bestimmt die Preise

Die Ermittlungen der UNO beweisen hinreichend, daß die Selbstfinanzierung der deutschen Wirtschaft keineswegs zu hoch ist, und daß auch praktisch zwischen dieser Finanzierungsmethode und der konjunkturellen Entwicklung unserer Wirtschaft ein Zusammenhang nicht besteht. Aber auch aus logischen Gründen muß die These, daß die Selbstfinanzierung für die Preissteigerungen verantwortlich sei, zurückgewiesen werden: In der freien Marktwirtschaft werden die Preise der Verbrauchsgüter durch den Wettbewerb der Unternehmungen und durch das Verhalten der Käufer bestimmt. Nur wenn sich alle Unternehmungen, die eine bestimmte Ware herstellen, entschließen, Preiserhöhungen vorzunehmen, um auf diese Weise aus den verbesserten Erträgen im Wege der Selbstfinanzierung neue Investitionsgüter zu beschaffen, kann aus diesem unternehmerischen Verhalten unter Umständen ein etwas erhöhtes Preisniveau resultieren. Die Annahme, daß sich alle Unternehmungen tatsächlich in dieser Weise verhalten, ist jedoch mehr als unrealistisch. Da viele Unternehmungen, wie die statistischen Angaben zeigen, nicht davon absehen werden, sich ihre Geldmittel auf dem Kapitalmarkt zu beschaffen, ist mit einem derartigen einheitlichen unternehmerischen Verhalten praktisch nicht zu rechnen. Ob ein Unternehmen seine Erträge im eigenen Betrieb anlegt oder ob es sich die benötigten Finanzierungsmittel auf andere Weise beschafft, ist daher für die Höhe der Preise völlig unbedeutend.

Vorsicht bei Schlagworten!

Die „Legende" von der Selbstfinanzierung beweist erneut, wie gefährlich es ist, ohne weiteres Schlagworte und Begriffe zu übernehmen und auf die wirtschaftliche Wirklichkeit anzuwenden. Gerade in unserer heutigen Wirtschaftsordnung, die einerseits von den Entscheidungen der Verbraucher und andererseits von dem Wettbewerb der Unternehmer bestimmt wird, ist es dringend erforderlich, alle Schlagworte und Vorstellungen, die früher vielleicht einmal eine gewisse Bedeutung gehabt haben mögen, immer wieder daraufhin zu überprüfen, of sie mit der modernen Wirklichkeit noch übereinstimmen und eine Aussagekraft besitzen.



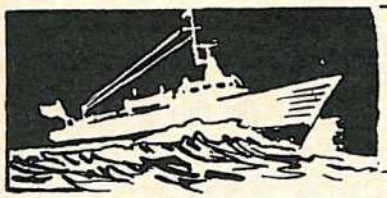
Exporteure in der Klemme

Die deutschen Exporteure sitzen in der Klemme. Im Rücken steigende Löhne und dazu noch die Verteuerung deutscher Waren durch die Aufwertung der Mark, das bedeutet Druck auf die Exportpreise — nach oben. Immer schärfere Konkurrenz auf den Märkten der Welt aber sorgt für den Gegendruck — nach unten. Wie groß dieser Gegendruck geworden ist, davon redet die Entwicklung der deutschen Exportpreise und der Exportpreise bei unseren europäischen Konkurrenten eine deutliche Sprache.

Das vollautomatische Schiff kommt

Seit 1959 steht das Leben in der Sowjetunion im Zeichen eines Siebenjahrplans, der bestimmt, daß die Tonnage der Handelsflotte bis 1965 verdoppelt sein muß. Die Sowjet-Handelsflotte soll 1980 fünf- bis sechsmal so groß wie 1961 sein, während die Werftkapazität um vierhundert Prozent gesteigert werden soll. Nachdem nun die Bruttotonnage der roten Handelsflotte am 1. Januar 1962 rund vier Millionen Tonnen betrug, würde sie 1980 planmäßig rund 22 Millionen BRT und hiermit die gleiche Größe wie die heutigen Handelsflotten der USA und Großbritanniens erreichen.

Nach dem Willen des Kreml soll diese neue rote Handelsflotte in technischer Hinsicht auf einer höheren Ebene als die Handelsflotten der westlichen Welt stehen. Die zukünftige Handelsflotte der Sowjetunion soll ausschließlich aus schnellen Schiffen bestehen, deren Belade- und Entladezeiten auf ein Minimum reduziert sind. Weiter sollen die Neubau- und Betriebskosten wesentlich verringert werden. Schließlich werden genau so wie in anderen Ländern auch in der Sowjetunion immer mehr Stimmen laut, die auf ein wesentlich größeres Übergehen zur Automatisierung drängen; namentliche Sowjetexperten sind fest davon überzeugt, bereits 1980 so weit zu sein, ein vollautomatisches Schiff ohne jegliche menschliche Besatzung entwickeln zu können.



Flottenumschau

Zur Jahresmitte 1962 bestand die Bundesmarine aus 178 Kriegsschiffen und 28 Hilfsschiffen. Einige weitere Hilfsfahrzeuge der Bundeswehr untestehen den Erprobungsstellen oder der Basisorganisation. In Dienst gestellt wurden im Juni der Hafenschlepper „Sylt", das Küstenwachboot „Hertha", das S-Boot „Wiesel" und das Schnelle Minensuchboot „Regulus". Mitte Juli wird der Tender „Weser" in Elsfleth an der Weser in Dienst kommen.

Das 350 ts große U-Boot „U 3" soll unmittelbar nach seiner Indienststellung Anfang Juli für etwa 2 Jahre an Norwegen abgegeben werden. Damit wird der norwegischen Marine Gelegenheit gegeben, diesen Typ kennenzulernen, bevor die auf deutschen Werften bestellten Boote fertig sind. Norwegen will bis Ende 1965 sein Flottenneubauprogramm zum Abschluß brigen. Dieses Programm sieht den Neubau von 5 Geleitbooten, 32 Schnellbooten, 15 U-Boten und den Erwerb von 6 Küstenwachbooten vor.

Die Marineflieger sind ein fester Bestandteil der Bundesmarine. Die Piloten werden auf modernen Flugzeugtypen geschult. Das Marinefliegergeschwader in Jagel hat bisher Düseneinsitzer vom Typ „Sea Hawk" und Turboprop-U-Jäger vom Typ „Fairey Gaunet". Später erhalten dieses und ein weiteres Geschwader im Nordseebereich den Starfighter F 104 G und den Seeaufklärer „Atlantic". Das Dienst- und Seenotgeschwader der Marineflieger verfügt über Flugboote, Hubschrauber. Transport- und Schulflugzeuge sowie Seenotboote.

Im August d. J. wird voraussichtlich der dritte Zerstörer-Neubau der „Hamburg"-Klasse vom Stapel laufen. Diese aus insgesamt vier Schiffen bestehende Serie soll noch mit herkömmlichen Rohrwaffen ausgestattet werden. Inzwischen sind jedoch Überlegungen getroffen worden, wie die bewährten, aber doch bereits zwanzig Jahre alten Leihzerstörer Z 1 bis Z 6 später ersetzt werden sollen. Es laufen erste Entwicklungsarbeiten für den späteren Bau von Flugkörper-Fregatten von etwa 4000 bis 5000 ts., die als Mehrzweckfahrzeuge in einigen Jahren an die Stelle der alten Zerstörer treten sollen. Mit der Herstellung von Schiffen, die von Anfang an als Flugkörperträger konstruiert und mit den entsprechenden Einrichtungen versehen werden, würde die Bundesmarine dem Kriegsschiffbau anderer Marinen folgen. Bei der schnellen Entwicklung im Waffenwesen muß die Auswahl der Flugkörper und der dazugehörigen elektronischen Einrichtungen sorgsam getroffen werden, wenn diese neuen Fregatten bei der Indienststellung nach längerer Bauzeit noch als moderne Schiffe gelten sollen.

Anfang Juli besuchten der 28 000 ts große britische Flugzeugträger „Centaur" und das 1200 ts große U-Boot „Aurochs" den Hafen Hamburg.

Der 85 000 ts große US-Flugzeugträger „Enterprise", der größte Träger der Welt, hat in der 6. US-Flotte im Mittelmeer den 18 Jahre alten Träger „Shangri-La" (33 000 ts) abgelöst. Die kernenergiegetriebene „Enterprise" kann 170 Flugzeuge an Bord nehmen. Das Schiff ist 339 m lang und hat 360 000 PS. Es hat vier Schrauben und soll 36 Knoten laufen. Besatzung 4600 Mann. Die Indienststellung erfolgte Ende November vorigen Jahres. Im Mai d. J. lief in Groton/Connecticut das kernenergiegetriebene 7000 ts große U-Boot „Lafayette" vom Stapel. Das 160 m lange Boot ist das erste Fahrzeug einer neuen Serie von Polaris-U-Booten.

Nach schwedischen Pressemeldungen ist auch in der UdSSR eine neue Serie von kernenergiegetriebenen U-Booten entwickelt worden. Es wird vermutet, daß diese Boote mit vier Raketenrampen ausgestattet sind. Daneben soll der Bau konventionell angetriebener U-Boote weiterlaufen. Es entwickelt sich ein Wettlauf im Bau von Atom-U-Booten zwischen den beiden größten Marinen. Damit wird auch eine Weiterentwicklung der U-Boot-Abwehrmethoden angestrebt werden. Hierzu ist vor allem auch eine breite meereskundliche Forschung und Auswertung notwendig. Von beiden Staaten werden zahlreiche Fahrzeuge in der Mitarbeit an meereskundlichen Messungen eingesetzt, deren Ergebnisse von Wissenschaftlern ausgewertet werden.

— R —

SPORT AN BORD

MS „Hanse" mit Kapitän als Ersatzmann

Die Fußballmannschaft MS „Hanse" besteht seit der Indienststellung. Einiges Kopfzerbrechen verursachte immer wieder die durch An- und Abmusterung bedingte Neuaufstellung der Mannschaft ohne jede Trainingsmöglichkeit. Das erste Spiel jeder Reise wird daher stets mit einiger Beklemmung erwartet.

Am 21. 4. 62 wurde in Durban der erste Kampf gegen das holländische TS *„Rondo"* ausgetragen. Unsere Mannschaft fand sich schnell zusammen und lieferte ein gutes und schnelles Spiel. Der 2:0-Sieg wurde als gutes Omen für die Zukunft angesehen und steigerte unsere Zuversicht erheblich.

Nach diesem Spiel wurde unsere Mannschaft für den 24. 4. 62 von dem Fahrgastschiff *„Randfontein"* aufgefordert. Obwohl unsere Mannschaft in den vorhergehenden Tagen dienstlich sehr beansprucht war, zeigte sie ein flottes Spiel und konnte einen 7:2-Sieg für sich buchen.

Das nächste Spiel fand in Dar-es-Salaam gegen das Fahrgastschiff *„Kenya Caste"* statt (etwa 500 Mann Besatzung gegen 40 der „Hanse"). Beide Mannschaften waren in bester Form und lieferten sich ein recht interessantes Spiel. Das Ergebnis 2:2 entsprach dem Spielverlauf.

Am 28. 5. 62 trat unsere Mannschaft gegen die des TS *„Nordstern"* in Mombasa an. Kapitän Knappe ließ es sich nicht nehmen, einen wegen Krankheit ausgefallenen Spieler erfolgreich zu vertreten.

Körperlich waren uns die Gegner klar überlegen, insgesamt gesehen war das Spiel aber ziemlich ausgeglichen. In der zweiten Halbzeit drängte die Nordstern mächtig und es gab einige sehr gefährliche Situationen vor unserem Tor, die jedoch geklärt werden konnten. An dem 3:1-Erfolg war unser Torwart erheblich beteiligt. Zu diesem Spiel wäre noch zu bemerken, daß die „Nordstern" von bisher 41 Spielen 38 gewonnen hat.

Zum Schluß sei gesagt, daß uns jeder Gegner in jedem Hafen herzlich willkommen ist.

Ermer

MS „Karroo" auf zwei Reisen nur gesiegt

Auf der 15. Reise besiegten wir: *„Table Bay"* mit 11:1 in Durban, *„Clan Sutherland"* mit 4:1 in Lourenco Marques, Kompanieschiff *„Tanganjika"* mit 3:0 in Durban, *„Randfontein"* mit 4:0 in Kapstadt, den Norweger *„Triton"* mit 5:0 in Kapstadt und die *„Weißenburg"* mit 4:1 in Antwerpen, und zwar obwohl die Kollegen die beste moralische Unterstützung mitgebracht hatten, die man sich denken kann: anfeuernde Mädchen mit ihren süß-schrillen Stimmchen. Aber wir haben das auch gehört, Sportfreunde von der „Weißenburg"!

Schließlich hauten wir als Auftakt für 1962 mit 14:0 in Rotterdam auf die Pauke. „Magdalene Oldendorff" hieß diese Pauke.

Auf der Reise 16 konnten wir in Kapstadt gegen das deutsche Schiff *„Steintor"* unsere Premiere mit der neuen Mannschaft mit einem 8:0 gut überstehen. In Durban trafen wir dann auf einen sehr schweren Gegner, es war das englische Passagierschiff *„Southern Cross"*. Hier steuerten wir, wie es schien, einer Niederlage entgegen. Unser Gegner führte 4:1. Der Kampfgeist unserer Mannschaft zeigte sich dann nach der Pause, wir holten auf. Die „S.C." konnte wieder mit 5:4 in Führung gehen, aber dann war es unser Linksaußen, der in prächtiger Form war und nicht nur den Ausgleich, sondern auch das viel bejubelte 6:5 herstellte.

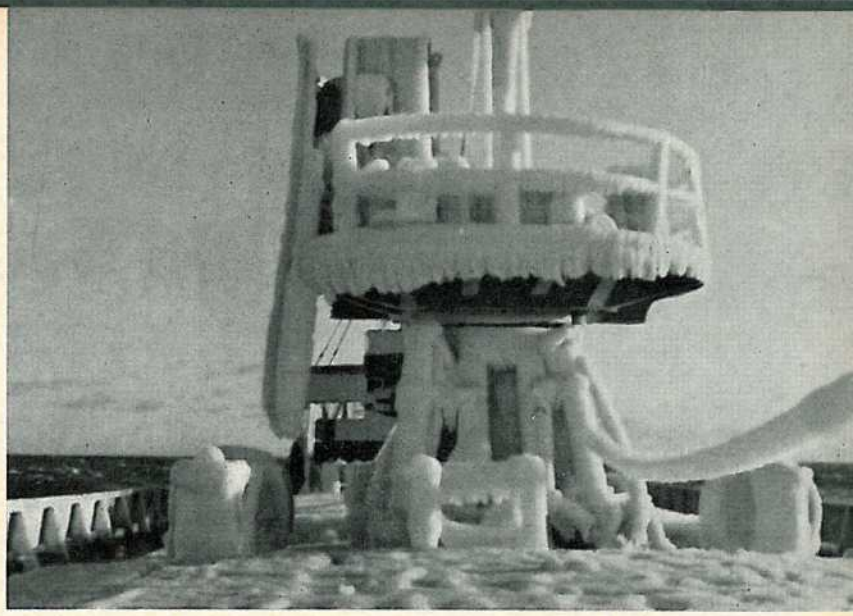
Nun waren wir scheinbar „gut" geworden. In Durban wurde weiter gegen die *„Inge Brodin"*, einen Schweden, mit 13:3 gesiegt. Eine Woche später, auf Heimreise in Durban, war unser Gegner das Kompanieschiff *„Natal"*. Auch hier konnten wir mit 5:0 siegen.

In Durban wandte sich das „Seamans Institute" an uns und arrangierte ein Spiel gegen das italienische Passagierschiff *„Europa"*. Als wir unseren Gegner sahen, konnten wir uns des Eindrucks nicht erwehren, daß es eine gute Mannschaft sein mußte. Vom Anfang an wurde in unseren Reihen sinnvoll und praktisch gespielt, wir ließen uns auf die gegnerische Spielweise gar nicht erst ein. Der Erfolg sollte uns recht geben, bei Halbzeit führten wir 5:0 und im Ende stand es 8:1. Die Sportsfreunde des Gegners waren sichtlich enttäuscht, es wurden aber für die Zukunft weitere Spiele verabredet. In Durban wurde dann noch ein Sieg erfochten. Gegner war das englische Kombischiff *„City of York"*. Mit 12:2 trennten wir uns. Im letzten afrikanischen Hafen war der Gegner das norwegische Schiff *„Thorshope"*. Auch hier konnten wir nicht voll gefordert werden und das Endergebnis stand 13:1. An dieser Stelle möchten wir dem 1. Offz. und Ltd. Ing. danken. Wenn immer Spieler zu stellen waren, es wurden keine Schwierigkeiten gemacht. Unser besondere Dank gilt auch der Reederei für Stellung der Sportkleidung sowie allen Seemannsmissionen und anderen Stellen, die uns diese Spiele ermöglichten.

E. Hanebut (Mannschaftsführer)

Trampers Freud und Leid

Aus einer Reise wurden 256



Wir fuhren bei Sonne, Regen, Schnee und Hagel, bei Wind und Wetter und manchmal sah unser kleines Schiff aus, wie ein verzaubertes Märchenschloß aus Eis.

Von einem etwas ungewöhnlichen Fahrtgebiet möchte ich hier kurz berichten.

Das erste Mal trafen wir in Walton N.S. am 22. Dezember 1953 ein.

Es war ein windiger, naßkalter Tag mit einem Wetter, wie es charakteristisch ist für diese Gegend, die so reich ist an Gegensätzen.

Walton N.S. liegt am nordöstlichsten Zipfel der Bay of Fundy, im Minas Basin. Bay of Fundy und Minas Basin sind durch die Minas Strait, einem etwa drei Seemeilen breiten und etwa 10 Seemeilen langen Schlauch verbunden.

Schon in der Bay of Fundy gehen, bedingt durch den Tidenhub, bis zu drei Knoten Strom, die das Befahren der Bucht nicht gerade erleichtern.

Da der Tidenhub im Minas Basin noch größer ist und gewaltige Wassermengen durch die Minas Strait gedrückt werden, gehen dort bis zu acht Knoten Tidenstrom, der Wirbel, Kräuselungen und Stromschnellen erzeugt. Mit Getöse donnern die Wassermassen durch die Enge.

Durch das Aufeinandertreffen der Ausläufer des eiskalten Labradorstromes vom Norden und des sehr warmen Golfstromausläufers vom Süden her, gibt es dort, insbesondere im Sommer, lange anhaltende Nebelperioden.

Dieses Mal lief das Wasser zu früh ab, oder die Tide war um mehrere Fuß niedriger als zu erwarten, oder das Schiff kam zu spät an. — Was immer der Grund gewesen sein mag, das Schiff setzte auf, bevor es an der Pier war und der Kapitän erlebte sicherlich unangenehme Stunden.

Im Winter treten oft Kaltlufteinbrüche auf, die außer eiskalten Stürmen, Unmassen von Schnee mit sich tragen und arktische Luft in reinster Form mit sich führen. Es herrscht dort dauernd ein abrupter Klimawechsel.

An diesem 22. Dezember wehte der Wind aus Südost und während der ganzen Fahrt durch den Gulf of Maine und die Bay of Fundy war es „schön gleichmäßig" neblig gewesen. Ohne Radar hätten wir längst ankern müssen. Aber so hatte es unser Kapitän noch einmal geschafft, rechtzeitig zum Hochwasser an der Stelle zu sein, an der laut telegrafischer Anweisung der Lotse auf uns warten würde.

In einem winzigen, aber äußerst seetüchtigen Motorboot, das den Namen „Sea Queen" trug, und das fürchterlich schaukelte, kam der Lotse richtig, wenn auch mit etwas Verspätung, an Bord und nach seiner Anweisung liefen wir ein.

Das erste, was uns begrüßte, war ein hölzerner, weiß gestrichener Leuchtturm, der sein trübes Licht in einen genauso trüben Tag schickte. Dahinter kam eine Holzpier und ein massiver Turm in Sicht, der einem Getreidesilo ähnelte, aber keiner war. Ganz im Hintergrund endlich waren ein paar Holzhäuser zu entdecken. Das ganze nannte sich Walton Nova Scotia.

Das Anlegen war ein „Vergnügen eigener Art" und nur die Tatsache, daß wir ja nie wieder hierher kommen würden, wie wir damals noch glaubten, ließ uns die Prozedur mit Gleichmut tragen.

Endlich waren wir fest und die Abfertigung, wie sie jeder Seemann kennt, und wie sie sich in jedem Hafen der Erde mehr oder weniger ähneln, begann. Erstaunt waren wir, daß der Beamte, der uns schon als Immigration Offizier auf den Zahn gefühlt hatte, nun auch dasselbe in seiner Eigenschaft als „Royal Canadian" Zollbeamter tat. — Durch Auswechseln seiner Mützen verwandelte er sich schnell.

Der „Agent", der gleichzeitig Ablader und Besitzer des Piers war und dem halb Walton N.S. gehörte, schärfte uns ein, ja auf die Leinen zu achten. Das Wasser falle nämlich und das Schiff würde vollkommen trocken zu liegen kommen. Nun, wir hielten das für übertrieben, mußten später aber feststellen, daß uns die volle Wahrheit gesagt worden war. Das Wasser fiel tatsächlich so weit, daß man trockenen Fußes um das Schiff wandern konnte. Die Wassergrenze lag in etwa bei drei Meilen vor dem Hafen. Dort, wo der Lotse mit der „Sea Queen" an Bord gekommen war, war es jetzt trocken, denn der Tidenhub betrug bei Nipptide ca. 16 Fuß (ca. 5 Meter) und bei Springtide ca. 22 Fuß (7 Meter).

Das Schiff wurde von der Reederei in Zeitcharter gegeben. Deshalb sind wir noch genau 256mal nach Walton/N.S. gekommen und haben dabei genau 830 000 Tonnen Ladung abgefahren.

Wir kamen bei Sonne, Regen, Schnee und Hagel, bei Wind und Wetter, bei strahlendem Sonnenschein und bei dichtestem Nebel, ohne weiter als zehn Meter sehen zu können. Wir lernten die Bewohner dieses kleinen Dorfes kennen und schätzen, genauso, wie man uns kennenlerte und uns Achtung entgegenbrachte. Wir haben gelernt, die Probleme der dort lebenden Menschen zu verstehen und zu begreifen, während man auch uns Verständnis und Vertrauen entgegenbrachte.

Reichtümer ernteten wir dort nicht, doch geschah es in letzter Zeit oft, daß wir einen besonders schönen Fisch gezeigt bekamen. Wir sollten an der Freude der Menschen teilnehmen. Andererseits haben wir auch geholfen, einen Waldbrand zu löschen und nahmen so an den Sorgen der Bevölkerung teil.

So halfen wir, wie Seeleute überall in der weiten Welt, unser Teil zu der Verständigung der Völker beizutragen.

Als wir das erste Mal dort ankamen, war Walton/N.S. ein kleiner, häßlicher Platz, irgendwo am Ende der Welt. Als wir 6 Jahre später das letzte Mal dort ausliefen, ließen wir ein Stückchen zweiter Heimat zurück — und Freunde.

— M —

Frauen in aller Welt

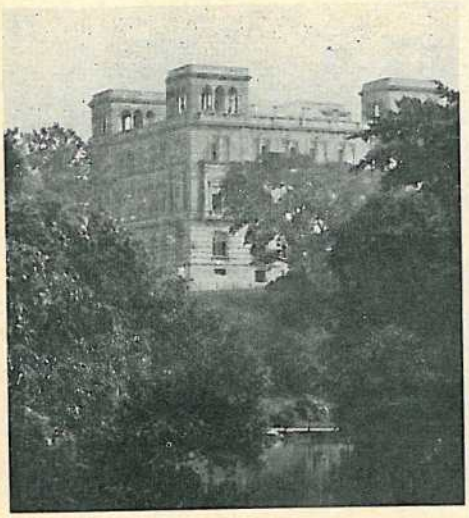
Wenn du nach Amerika kommst und dir eine reizende junge Dame ganz besonders gut gefällt — sprich sie niemals auf der Straße an! Die US-Ladies haben Angst vor Unbekannten. Und es könnte leicht geschehen, daß hinter der nächsten Straßenecke bereits der Schutzmann auf dich wartet!

Auch in Spanien mußt du mit den Straßenbekanntschaften vorsichtig sein. Dort droht man zwar weniger mit der Polizei — dafür aber versammelt sich vor der nächstgelegenen Kirchentüre die ganze Familie, um dich liebevoll in ihren Schoß aufzunehmen!

Wenn du nach Italien kommst, vergiß ja nicht, über die Kinder des Gastgebers oder eines Ladeninhabers in helle Entzückungsrufe auszubrechen. Du gewinnst dir damit schlagartig nicht nur Papas und Mamas Herz, sondern auch die Zuneigung derer, die in gar keiner Beziehung zu den „bambinis" stehen. Besonders die Herzen der italienischen Schönen gewinnst du damit im Fluge. Kinderliebe wird in Italien groß geschrieben — richte dich danach und du wirst der beliebteste Ausländer unter der südlichen Sonne sein.

Deutsches Hydrographisches Institut

Was ist das für eine Wissenschaft: Hydrographie? Was leistet dieses Institut, welches sind seine Aufgabenbereiche und wie die Arbeitsweise, und auf welche Weise dient dieses Institut den Reedereien und der Seeschiffahrt? Diese Fragen wird „Kehrwieder" in einer Artikelserie für ihre Leser erläutern. Ein kurzer geschichtlicher Überblick über die Entwicklung des DHI soll die Reihe eröffnen.



Die Deutsche Seewarte am Stinfang in Hamburg 1881 am 14. September (Geburtstag Alexander v. Humboldts) eingeweiht, 1945 zerstört und später abgebrochen.

Am Anfang war das Preußische Ministerium des Handels

Mehr als 120 Jahre wissenschaftlicher Dienst an Menschen, Schiffen und Gütern auf See

Heinrich Schopper

Hydrographie, wörtlich übersetzt Wasserbeschreibung, bedeutet als Gewässerkunde heute die Zusammenfassung einer Reihe von Naturwissenschaften. Hydrographie hat sich herausgebildet zunächst aus der Wissenschaft von der Herstellung von Landkarten als Abbildung der Erdoberfläche. Hydrographie ist eine Spezialwissenschaft, die sich notwendig als eines der Merkmale einer seefahrenden Nation ergab. Die Konturen der Abgrenzung des Landes von den Gewässern haben Kartographie, Geographie und Hydrographie gemeinsam. Der Seefahrer aber konnte sich nicht damit begnügen, für seinen Navigationsbereich außerhalb der vermessenen und mit Höhenangaben, Ortschaften, Flüssen usw. vielfältig versehenen Karten für das Wasser nichts als weiße Flächen vorzufinden. Die Navigateure konnten mit Höhenangaben an Land nichts anfangen, sie brauchten vor allem Tiefenangaben unter der Wasseroberfläche, sie brauchten ein Abbild des Meeresgrundes, vornehmlich in Küstennähe. Ebenso wichtig für den Seefahrer war das Wissen um den Erdmagnetismus.

Aus diesen Erfordernissen der Seefahrt ergab sich die Herstellung von Seekarten. Später kamen Gebiete der Geodäsie (Erdvermessung), der Geophysik (Beschreibung der Zustände, Verhältnisse und Gesetze von Erde, Wasser und Luft), der Astronomie, Physik und Technik hinzu. Heute erfüllt das Hydrographische Institut in einer Fortschrittlichkeit, die wissenschaftliche Pionierarbeit zur Tradition werden ließ, folgende differenzierte Aufgaben: Herstellung und Herausgabe von Seekarten, Vermessung der Seeräume, Beschreibung der Küsten, Fahrwasser und Häfen, Erarbeitung von Hilfen für die Navigation an Hand von Handbüchern und Verzeichnissen, Aufklärung und Vorhersage von bedeutsamen Naturverhältnissen, und die unverzügliche Verbreitung wichtiger nautischer Nachrichten. Weiterhin obliegt dem DHI die Prüfung der nautischen Instrumente.

Die Geschichte eines Institutes mit solchen umfassenden Aufgaben im Dienste der Seeschiffahrt und Fischerei ist natürlich aufs engste verknüpft mit unserer deutschen Seegeschichte. Sie spiegelt darüber hinaus, wie wir sehen werden, in geradezu drastischer Weise auch das politische deutsche Schicksal wider. Auch die durchaus nicht immer ausgewogenen Interessen und Zuständigkeiten von Handels- und Kriegsmarine, von Privatinitiative und staatlicher Verwaltung finden ihren Niederschlag in der Geschichte des DHI.

Personell gesehen jedoch war die Entwicklung des DHI getragen von einem wohl einzigartigen küstengebundenen Menschentyp. Wissenschaftler, Seefahrtsschullehrer und Seefahrer trugen, manchmal in einer einzigen Person vereinigt, die hervorragendsten Tugenden dieser Berufe bei, um die deutsche Hydrographie trotz häufig sehr schwieriger Umstände auf einen heute in der ganzen Welt geachteten Hochstand zu bringen. Das liegt nahe, wenn man bedenkt, daß in den Seefahrtsschulen der Umgang mit den Arbeitsergebnissen der Hydrographie in hervorragenden Fächern gelehrt wird. Das wird weiterhin ersichtlich aus der Tatsache, daß Seefahrtswissenschaft und -Praxis sich nur durch lebendiges fortwährendes Geben und Nehmen ergänzen können, und schließlich spricht auch der Umstand für die außerordentlichen Leistungen des DHI, daß von jeher bis zum heutigen Tage nicht nur hervorragende Wissenschaftler und Seefahrtsschulpädagogen zum Führungsstab der Hydrographie gehören, sondern daß auch Nautiker aus der Fahrtpraxis zur Kerntruppe des Institutes zählen.

Keine deutsche Flagge, aber ein Atlas und ein Büro

„Im Jahre 1835 wurde dem Königlichen Navigations-Schul-Director etc. von Bille der Auftrag, die Ostsee an der Küste von Danzig bis Pillau während der Sommermonate durchzulothen."

So geschrieben in Preußens Seeatlas von 1840, herausgegeben vom Ministerium des Handels, wohlgemerkt des Handels!

Das Erscheinen dieser kartographisch und drucktechnisch schon recht beachtlichen Sammlung von Seekarten in Verbindung mit einem Zusatzband eines Leuchtfeuer- und Küstenansichtsverzeichnisses kann als Beginn des deutschen Seekartenwerkes angesehen werden. Ein Beginn, aber wie ging es weiter?

1840 gab es kein deutsches Reich und auch keine deutsche Handelsflotte, nur Preußen unterhielt eine Miniaturmarine mit einigen „Spielzeugkorvetten". Sie waren jedoch nicht imstande, die totale Blockade sämtlicher deutscher Häfen durch Dänemark im Verlaufe der Auseinandersetzungen um Schleswig und Holstein zwischen Preußen, Dänemark und Österreich zu verhindern. Es gab keine deutsche Flagge auf See, nur die der deutschen Hansestädte und der Küstenländer. Es gab keinen Schutz für die deutsche Kauffahrtei. In dieser Zeit nach den Napoleonischen Kriegen, in der Ära des schwachen Norddeutschen Bundes, in einem Entwicklungsstadium Deutschlands, das sehr ähnlich ist dem des heutigen Europa (Zollunion), kurz vor der Revolution von 1848, da konnte noch kein Mensch an den organisierten Aufbau eines brauchbaren Hydrographischen Dienstes denken. Die einzelnen deutschen Küstenländer und Hansestädte, selbst Preußen mit seinen Häfen Emden, Brake Rostock, Stettin, Danzig und Königsberg waren nicht in der Lage, den kostspieligen Apparat aufzuziehen, den die Herstellung von Seekarten nun einmal erfordert. Der Bedarf war da, aber über Revierkarten ging die Leistungsfähigkeit der einzelnen Häfen und Länder nicht hinaus. Anders natürlich in England, Spanien und Frankreich. Auf deren Karten, und zum Beispiel auf die Notices To Mariners waren die Kauffahrteifahrer aus den deutschsprachigen Gebieten angewiesen. Um noch ein letztes Schlaglicht auf diese Zeit vor der Reichsgründung zu werfen, sei die uns heute unvorstellbare Kirchturmpolitik herausgestellt, die damals einem Bremer Seekapitän mit einem Bremer Patent verbot, ein Hamburger Schiff zu fahren. Keine deutsche Schiffahrt, keine deutsche Flagge, kein deutscher hydrographischer Dienst, — noch!

Die Zuspitzung der politischen Lage und die militärische Notwendigkeit ließen im Jahre 1861 immerhin ein winziges hydrographisches Büro unter der Verwaltung des Marineministeriums in Berlin entstehen. Wie klein dieses Büro Preußens, des damals größten deutschen seefahrenden Landes, war, geht daraus hervor, daß es zunächst noch das gut funktionierende Verteilersystem des Handelsministeriums bemühen mußte, um die „Nachrichten für Seefahrer" an den Mann zu bringen. — So in deutschen Landen.

Länger ist kürzer

Aber von amerikanischer Seite, nämlich von dem berühmten Erfinder der Meteorologischen Navigation, dem Kapitän M. F. Maury, waren inzwischen bahnbrechende Impulse ausgegangen. Sie fanden ihre Krönung in der Brüsseler Konvention von 1853, in der 10 Staaten (ohne einen deutschen) sich verpflichteten, Schiffstagebücher über Wetter und Stromversetzungen führen zu lassen. Zu dieser Zeit schon entstanden durch das erstmalig zusammengetragene Material von den Schiffen, die auch heute noch erstaunlich modern und fortschrittlich anmutenden Karten mit Seewegen, bei denen Wetter und Strom berücksichtigt waren. Die paradox anmutende Erkenntnis, daß häufig der meilenmäßig längere Seeweg der zeitmäßig kürzere ist, stammt schon aus dieser Zeit. Zwei Jahre später, nämlich 1855, traten Preußen, Hamburg, Bremen und Österreich dieser internationalen Konvention bei. Ihre Mitglieder bekamen bei Ablieferung ausgefüllter Tagebücher, die aus der Auswertung allen Beobachtungsmaterials erarbeiteten Pilot Charts, und dazu eine spezifizierte Segelanweisung für die nächste Reise. Vor über 100 Jahren schon!

Seefahrer und Genies in Frankfurt

Der nächste Markstein in der Geschichte des DHI liegt in einer Gegend, in der ihn keiner vermutet. Er wurde errichtet von einem Manne, der weder mit der Seefahrt etwas zu tun hatte, noch in irgendwelchen staatlichen Diensten stand. Privatinitiative war es, die sich als entscheidende Stoßkraft des Fortschrittes er-

wies, und wissenschaftlicher Idealismus schuf historische Tatsachen. Da korrespondierte ein Doktor Volger, Leiter des Freien Deutschen Hochstiftes im Frankfurter Goethehaus mit deutschen Geographen, besonders mit dem berühmten Doktor Petermann (Petermann's Mitteilungen gibt es heute noch in der Ostzone). Diese Korrespondenz erbrachte als Frucht die Einberufung zum Ersten Deutschen Geographentag von 1865 in Frankfurt. Wörtlich heißt es in dem Aufruf: „ . . . zu einer Versammlung der Geographen, Rheder und Seefahrer" — nach Frankfurt!

Es müssen „rechte Genies" gewesen sein, die damals getagt haben, denn kühn eilten sie ihrer Zeit fast um hundert Jahre voraus. Sie berieten über nicht mehr und weniger, als über einen deutschen Seeweg in Vogelfluglinie als kürzeste Verbindung zwischen den Kontinenten über den Nordpol! Heute erst konnten U-Boote unter und Flugzeuge über dem Eis dieses geniale Projekt verwirklichen.

Aber steuern mußten sie allein

Für den Rektor der Navigationsschule Elsfleth, Doktor Wilhelm von Freeden, und für Doktor Georg Neumayer, Navigationslehrer in Triest, der als promovierter Matrose bereits eine Segelschiffsreise nach Australien hinter sich hatte, war diese denkwürdige Versammlung der Ausgangspunkt ihrer für unsere Hydrographie richtungweisenden Laufbahnen. Mit der Forderung nach einer Deutschen Seewarte zeichneten sie diese neuen Wege ab.

Und Gott half den Hydrographenmännern —, aber steuern mußten sie allein. — — — Nach einem Aufruf der Handelskammern Hamburg und Bremen entschlossen sich 28 Reedereien und Seefahrtsgesellschaften der Elbe und Weser, die Mittel für eine Privatinstitution zu geben, zu der 1868 in Hamburg gegründeten Norddeutschen Seewarte. Sie übernahm die meteorologische, meereskundliche Beratung der Segelschiffahrt. Die Seewarte hatten ihren Sitz, wo heute in Hamburg oberhalb der Landungsbrücken das Seemannshaus steht. Diese Seewarte war schon ein wahrer Freund und Helfer der Seefahrer und der Reedereien. Geben und nehmen, beobachten, berichten, auswerten und beraten und die Erarbeitung von wertvollen Unterlagen für die Reise, das alles entwickelte von Freeden als Leiter zu einem tadellos funktionierenden System des gegenseitigen Verständnisses und Vertrauens. Von Freeden hatte bei Gauss studiert, und gab sein Wissen weiter in solch einer seemännisch fachgerechten Art, daß die Seeleute empfanden: Hier arbeitet, wirkt und spricht zu uns einer der Unseren. Und heute ist es nicht anders.

Eine „Nordpolfahrt" und ein Astronom

1869 finanzierte der Norddeutsche Bund noch eine Expedition zur Erforschung Grönlands. Sie nannte sich getreu der Zielsetzung des Geographentages bezeichnenderweise Nordpolfahrt. Mit zwei Schiffen ging sie von Bremerhaven aus in See. Neben wertvollen Küstenvermessungen Grönlands brachte als wertvollstes Expeditionsergebnis ein junger, ebenso bescheidener wie kühner Astronom Erfahrungen, Erkenntnisse und eine beispiellos wissenschaftliche Tatkraft mit nach Hause. Der junge Astronom war Doktor Carl Börgen.

Er leitete nach der Reichsgründung 35 Jahre lang als Direktor das Marineobservatorium in Wilhelmshaven. Ein Kap an der Ostküste Grönlands und eine Bucht in der Antarktis tragen seinen Namen. In Wilhelmshaven leistete dieser Mann die wissenschaftliche Pionier- und Schwerstarbeit unserer Hygrographie.

Den erdmagnetischen Dienst, den Zeitdienst, der die Fehler des Chronometers durch Funkzeitzeichen von Norddeichradio überwand, den Gezeitendienst und die Gezeitentafeln, das alles heute praktisch nutzanwenden zu können, ist Verdienst dieses Doktor Carl Börgen.

Nach der Reichsgründung wurden für die deutsche Seeschiffahrt rasch und für die deutsche Hydrographie die partikulären Schwierigkeiten allmählich überwunden. Zunächst jedoch wuchsen für die norddeutsche Seewarte wohl die Aufgaben, aber nicht im gleichen Tempo die Mittel. Der Norddeutsche Bund halbseligen Angedenkens erwies sich in seinen letzten Zügen zu guter Letzt noch dazu nütze, Zuschüsse für die Seewarte aufzubringen.

Die aufstrebende Großmacht hatte ihren Kurs auf Weltseegeltnug abgesetzt. In der Tirpitzära versuchte die Marine, den Schutz unserer weltweiten Handelsschiffahrt zu übernehmen und aufzubauen. Die Kriegsmarine als national-staatliche kaiserliche Institution bekam infolgedessen einen gewaltigen Zuwachs an Einfluß auf unsere hydrographische Entwicklung. Kurz nach der Jahrhundertwende stand sie nunmehr auf drei Säulen:

Carl Börgen (1843—1909), Vorstand des Marineobservatoriums Wilhelmshaven 1874—1909, nach seiner Rückkehr von der Grönlandexpedition.

Hydrographie in Berlin, Hamburg und Wilhelmshaven

1. Das nautische Departement des Reichsmarineamtes, hervorgegangen aus dem hydrographischen Büro in Berlin. Es baute das Seekarten- und Seehandbuchwerk aus und fungierte als Zentralstelle des hydrographischen Dienstes sowie als Herausgeber und Verteiler für das nautische Schrifttum.
2. Die aus der Norddeutschen (privaten) Seewarte hervorgegangene Deutsche Seewarte in Hamburg, die noch auf den Ersten Deutschen Geographentag in Frankfurt zurückging. Sie kam nun unter die Leitung des bereits erwähnten Doktor Neumayer. Als Matrose und promovierter Wissenschaftler hatte er in Melbourne bereits ein Observatorium für Magnetismus, Wetter und Astronomie gegründet. Es besteht heute noch als Flagstaff-Observatory. Unter der Leitung dieser Persönlichkeit des Erfolges blieb die vornehmste Aufgabe der Seewarte die praktische Beratung der Seefahrer. Das nautische Schrifttum wurde hier bearbeitet. Die Seewarte pflegte engen Kontakt zu den Seefahrtschulen. Es gliederte sich in die beiden stark erweiterten hydrographischen und wetterkundlichen Abteilungen. Finanziell bekam es der Deutschen Seewarte gut, daß sie unter die Fittiche der kaiserlichen Reichsverwaltung genommen wurde. Die Aufsicht der Admiralität fand an dem eigens geschaffene Reichsgesetz, dem Seewartengesetz, eine gewisse Abgrenzung. Diese etwas komplizierte Struktur sagt Eingeweihten viel über die Verhältnisse in der „guten alten Zeit".
3. Das Wilhelmshavener Marineobservatorium als wissenschaftlicher Dynamo unter Börgen, mit seinen schon erwähnten wisschaftlichen Funktionen.

Im Prinzip, wenn auch mit einigem Wechsel der Aufgaben, wurde in der Folgezeit diese Dreiteilung unseres hydrographischen Dienstes bis zum Ende des zweiten Weltkrieges beibehalten. Nach Ende des ersten Weltkrieges kam die Deutsche Seewarte unter die Aufsicht des Reichsverkehrsministeriums. Es unterhielt, den heutigen Außenstellen gleich, Agenturen in den wichtigsten Häfen.

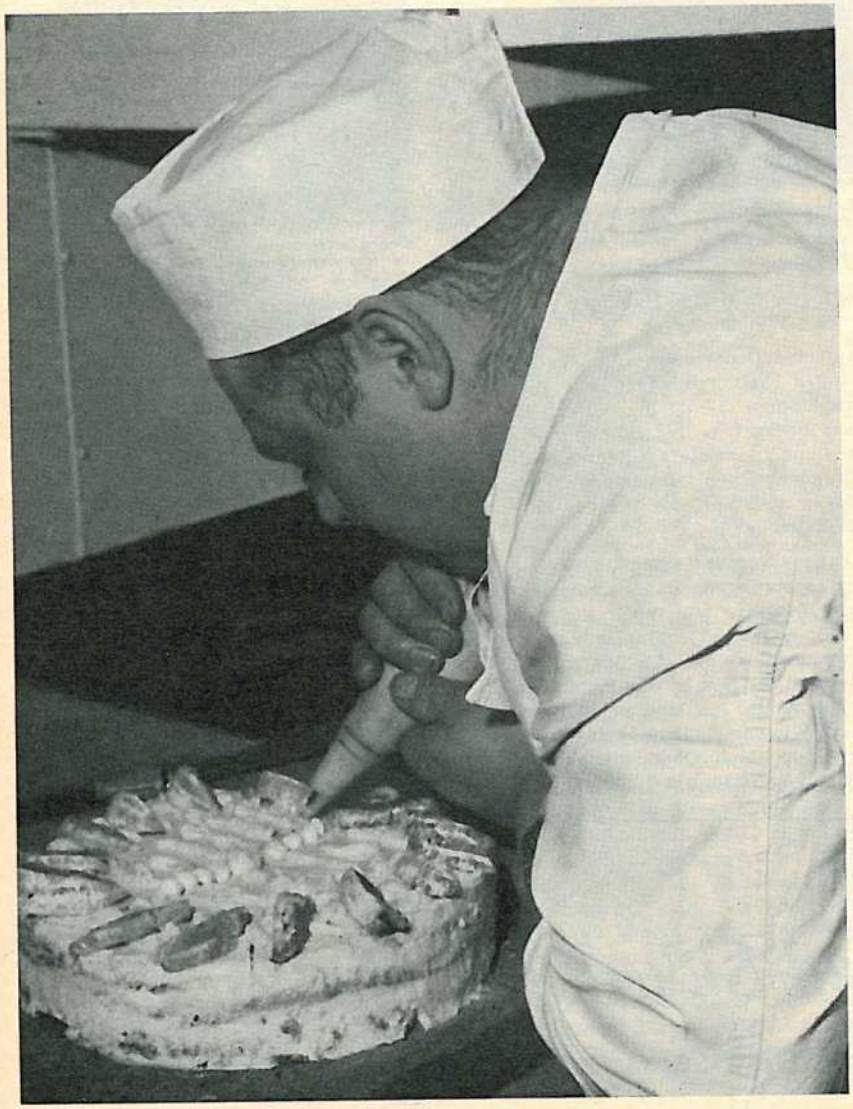
Georg v. Neumayer (1826—1909), Direktor der Deutschen Seewarte 1876—1903.

Während des zweiten Weltkrieges überschlug des Kompetentialismus bezeichnet werden kann, man könnte auch Zuständigkeitshader dazu sagen: Luftwaffe und Kriegsmarine beanspruchten beide die Führung über die Seewarte und erhielten sie auch!

1945 ereignete sich ein Kuriosum, das wie ein politischer Hintertreppenwitz mit tragischem Akzent anmutet; oder soll man es die Kraft nennen, die stets das Böse will und das Gute schafft, wenn das erstmalig alle Bereiche der Hydrographie in sich vereinigende DHI im Zeichen der totalen Kapitulation seine Gründung verdankt ausgerechnet einem einzigartigen Funktionieren vierzonaler Einmütigkeit. Die unmittelbare Unterstellung des DHI unter die Bundeshoheit war nur noch der nachträgliche Vollzug eines bereits unter den Siegern eingetretenen Zustandes der endgültig gefundenen richtigen Form.

sich etwas, das nicht anders als das Laster

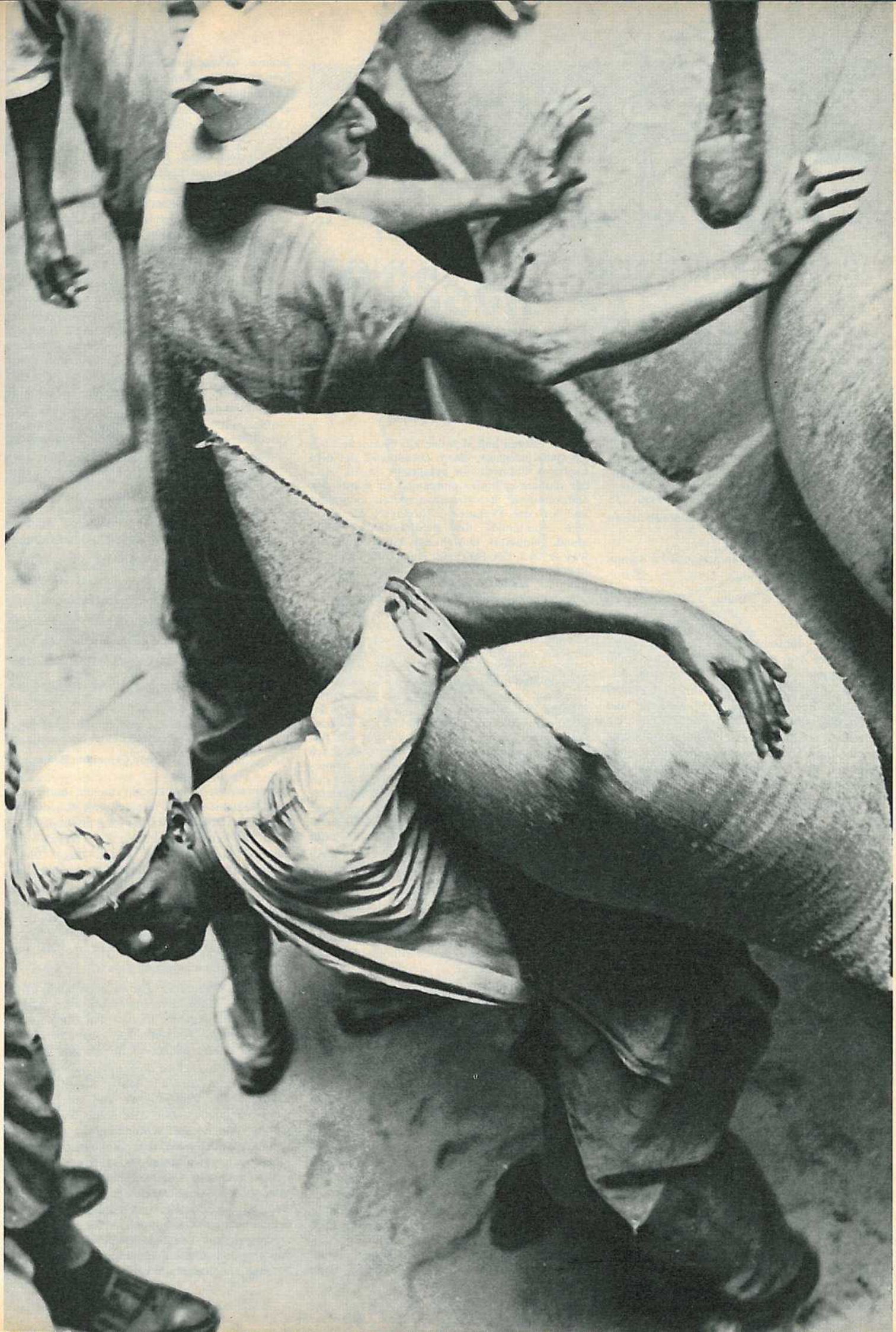
Für Zeitgewinn und Sicherheit
ESSO
ESSO BUNKEROELE ▪ Essomarine-SCHMIEROELE



Als diese Fotos zusammengestellt worden waren, sah sie ein junges Mädchen. Sie wurde um einen Vorschlag für eine gemeinsame Uberschrift gebeten, die auf alle drei Fotos paßt. Sie warf einen kurzen Blick auf alle drei Bilder, blieb links unten beim Smutt hängen und sprudelte hervor: — — Was da heraus kam, besitzt ungefähr dasselbe an Humorüberschuß, was ihm an Eindeutigkeit eigentlich fehlt. Deshalb bringen wir es lieber ganz unten.

Zuckrige Sachen sind es zweifellos, die hier zu sehen sind, Krystalle aus der Zuckerdose Amerikas, die sich in den USA allerdings nicht mehr der alten Beliebtheit erfreut. Hier wird Akkord gearbeitet. So fix sind die dunklen Kubaner mit ihrem weißen Export beim Laden und Stauen, daß die Ladungsverantwortlichen Mühe haben, mit dem Schecken mitzukommen, — und noch mehr Mühe haben, beschädigte Säcke zurückzuweisen. Das kann dann zu einer richtigen kleinen Lukenrevolution führen: Piloto malo!

Links oben am Zuckerhut in Rio das könnte höchstens brauner Zucker sein, damit die Sache wenigstens einigermaßen zum Thema paßt. Bei unserem Smutt (links unten) hingegen, den wir im vollen Einsatz an der Geburtstagstorte sehen, ist das Thema wieder ins Schwarze (hier weiße) getroffen. Das Mädchen sagte: Genußmittel!



Aus der Geschichte der Seeschiffahrt XIX

DRAKENBERG, DER LETZTE WIKINGER

von Ludwig Dinklage

Schon von weitem sind uns bei der Einsteuerung nach Aarhus, der zweitgrößten Stadt Dänemarks an der Ostküste Jütlands, die schlanken Kirchtürme aufgefallen. Jetzt treten wir ein in die Backstein-Kathedrale. Der Küster führt uns hinter den Altar. Wir stehen vor einer Grabplatte, entziffern die dänische Inschrift:

„Hier ruhen die Gebeine eines Mannes, der von seinem Schöpfer ausgezeichnet wurde.

Christian Jacobsen Drakenberg,

pensionierter Hochbootsmann der Flotte zu Kopenhagen.

Geboren am 18. November 1626 zu Blomsholm, Norwegen,

Gestorben am 9. Oktober 1772 zu Aarhus, Dänemark."

Ein Trupp dänischer See-Pfadfinder steht draußen vor dem Dom. Sie führen den Namen Drakenbergs in ihren Wimpeln. Unten im Hafenbecken II, nur ein paar Schritte entfernt, liegen drei Boote, „Drakenberg", „Hal-ud" und „Amfitrite" mit Namen. Das größte davon, die Ketsch „Amfritite" segelt allsommerlich mit den See-Pfadfindern durch die skandinavischen Gewässer. Ein kleines Museum finden wir an Bord, Bücher, Bilder, Schiffsmodelle und andere Erinnerungsstücke an Drakenberg.

Einer der Pfadfinder legt uns einen schweren Lederband vor: „Kurzer Abriß von der Geburt Christian Jacobsen Drakenbergs, mehrere Taten und Abenteuer seit seiner Geburt am 18. November 1626 bis zum Jahr seiner Heirat am 24. Oktober 1737" lautet der Titel. P. Mönster aus Bygholm hat das Werk noch zu Lebzeiten Drakenbergs herausgegeben. Mönster war ein guter Bekannter Drakenbergs. Auch ein zweites Buch zeigt uns der Junge, vom Diakon Hertel der Kathedrale zu Aarhus verfaßt. Hertel hat die Lebensbeschreibung Mönsters fortgesetzt. Dies Buch erschien 1810.

Während wir in den gelb gewordenen Büchern blättern, erzählen uns die See-Pfadfinder, was es mit Drakenberg für eine Bewandtnis hat. Drakenberg entstammt einer norwegischen Seemannsfamilie. Wie sein Vater, der Schiffskapitän Jacob Drakenberg, wurde auch Christian Jacobsen Seemann. Manches Jahr fuhr er auf dänischen und norwegischen Kauffahrteischiffen. Diese beiden Staaten waren damals noch unter einem König vereint. Hiernach segelte er zwanzig Jahre lang mit den Holländern nach Ostindien und dreizehn Jahre lang unter englischer Flagge. Im Jahre 1691, also schon als Fünfundsechzigjähriger, musterte ihn in Christiania, dem heutigen Oslo, der Hamburger Kapitän Canold an. Drei Jahre lang fuhr er unter diesem zwischen den nordischen Häfen und Cadiz. 1694 gerieten Kapitän Canold und seine Schiffsleute in die Gefangenschaft algerischer Piraten. Die Barbaresken verkauften die blonden Nordmänner in die Sklaverei, doch nach fünfzehn Jahren schmachvoller Fronarbeit gelang Drakenberg endlich die Flucht.

Mit 86 Jahren ließ sich der alte Seemann noch als Quartermaster, einem Dienstgrad, der dem heutigen Unteroffizier entspricht, in die Liste der dänischen Flotte eintragen. Er wurde den Glückstädter Schiffsmannschaften zugeteilt und auf der Fregatte „Stormarn", die unter dem Kommando des Schiffskapitäns Pahl stand, gemustert. Obwohl der Älteste an Bord, war er doch der Stärkste. An Kraft konnte es keiner mit ihm aufnehmen. Einmal wurde er mit vier Mann abgeteilt, mit der Schaluppe „Jaegeren" die Löhnung zu der im Christiana-Fjord ankernden Flotte zu bringen. Nachdem der Auftrag ausgeführt, ging Drakenberg mit seinen Kameraden noch ein wenig an Land. Als sie durch die Straßen schlenderten, trat aus einem Torweg der Marineleutnant Wessel heraus. Der alte Drakenberg dachte nicht daran, dem jungen Leutnant eine vorschriftsmäßige Ehrenbezeugung zu erweisen. Die damalige Sitte verlangte es nun, daß der Offizier den Untergebenen auf der Stelle mit der flachen Klinge züchtigen mußte. Diese Schmach ließ sich der hünenhafte Bootsmann keineswegs gefallen. Er schlug Leutnant Wessel den Degen aus der Hand und schleuderte die Waffe auf das Dach eines Hauses. Das war eine schwere Unbotmäßigkeit. Sofort wurde Drakenberg festgenommen, an Bord der Fregatte „Ormen" gebracht und dort in Eisen gelegt. Nach einer Stunde Arrest ließ man ihn allerdings wieder frei. Man hatte Rücksicht genommen auf sein hohes Alter und weiter darauf, daß die Züchtigung von einem so jungen Offizier erfolgte, dessen Großvater er leicht hätte sein können. Aus dem kleinen Marineleutnant Wessel wurde später der berühmte dänische Admiral Tordenskjold.

So verbrachte Drakenberg, die Zeit in der Sklaverei eingerechnet, über achtzig Jahre an Bord von Handels- und Orlogschiffen. Als er schließlich als Hochbootsmann aus dem Marinedienst entlassen wurde, gewann er in dem Grafen Danneskjold auf Samsö einen treuen Freund. Ständig verkehrte er in diesem Haus und wurde auch in den Jahren, in denen es ihm nicht besonders gut ging, durch Geldmittel unterstützt. Dieser Graf war es auch, der Mönster veranlaßte, die Lebensgeschichte Drakenbergs zu schreiben. Jenes Unterfangen war jedoch recht schwer. Wie manche Seeleute, die viel erlebt hatten, redete er nicht gern darüber. Er war aber ziemlich eitel und damit fing Mönster ihn. In Gesellschaften brachte er die Rede auf Drakenbergs Heldentaten. Das kitzelte den alten Seemann, und nun fand er sich bereit, weitere Abenteuer zum besten zu geben.

Einmal, es war im Jahre 1732, hatte der Graf berühmte Gäste zu Tisch. Man sprach über Drakenberg und sein hohes Alter. Gerade hatte er sein hundertundsechstes Jahr erreicht. Die Unterhaltung wurde jedoch auf französisch geführt. Der alte Seemann, der hinter dem Stuhl des Grafen stand, sollte es nicht verstehen. Keiner aber hatte damit gerechnet, daß der Hochbootsmann in allen christlichen Sprachen der Welt zu Hause war. Drakenberg tat sehr beleidigt, weil einige unter den Gästen sein hohes Alter nicht glauben wollten. Unbemerkt verließ er den Raum und machte sich auf den Weg nach Kopenhagen. Quer durch Seeland und Fünen marschierte und wanderte er dann an der Ostküste Jütlands entlang nach Skagen. Von hier ließ er sich nach Norwegen übersetzen und ging weiter bis zu seinem Heimatort Blomsholm. Dort ließ er sich eine Geburtsurkunde ausstellen. Mit dieser kehrte er über Schweden nach Kopenhagen zurück. Er legte die Urkunde dem Grafen vor. Sie ist bis auf den heutigen Tag erhalten:

„Herr Christian Jacobsen Drakenberg wurde in Blomsholm, Grafschaft Scheede, geboren am 18. November 1626 von ehrbaren und angesehenen Eltern. Sein Vater war der Schiffskapitän Jacob Drakenberg und seine Mutter Margarethe Lisbeth Juul. Die Wahrheit wird bestätigt von dem früheren Priester der Gemeinde, Herrn Peder Johansen, der auch die Eintragung seiner Taufe in das Kirchenregister bescheinigt. Daß ich das Obige aus dem besagten Kirchenregister ausgezogen habe, bezeugt meine Unterschrift und mein Siegel.

Am 2. Dezember 1732.

gez. Cornelius Nicholai
Vikar der Gemeinde Scheede."

„Alter schützt vor Torheit nicht", heißt ein altes Sprichwort. Als pensionierter Hochbootsmann der dänischen Marine ging er tatsächlich noch auf Freiersfüßen. Sein Kurs kreuzte jenen der Kapitänswitwe Maren Bage. Diese zählte erst 52 Lenze, während Drakenberg im besten Mannesalter von 111 Jahren stand. Sie wurden ein Paar. Die Grafen Ulrich Adolph und Christian Conrad Danneskjold führten sie zum Altar. Vielleicht mag der alte Graf Danneskjold selbst dabei seine Hand im Spiel gehabt haben.

Bei der Hochzeitsfeier gab es noch einen kleinen Zwischenfall. Jungens lassen keine Gelegenheit vorübergehen, irgendeinen Ulk zu veranstalten. Eine Katzenmusik, dem Hochzeitspaar zu Ehren, bedeutete für sie ein Hauptspaß. Ähnlich geht es doch heute noch an den Polterabenden zu, an denen Scherben und Kehricht den Freiersleuten vor die Haustür geworfen werden. Der Alte faßte den Scherz jedoch verkehrt auf. Wütend sprang er mitten aus der Trauung auf, fuhr in die Jungenschar hinein und verwalkte sie so kräftig, daß einer mit gebrochenen Bein auf der Strecke liegen blieb. Schon damals machte man sich strafbar, wenn man fremde Kinder verprügelte. Drakenberg mußte vor Gericht erscheinen, wurde aber freigesprochen. Der hohe Gerichtshof war der Ansicht, daß man am Hochzeitstage Ruhe und Frieden vor dem Haus verlangen könne.

Drakenbergs Verheiratetsein dauerte nicht lange. Die beiden vertrugen sich auch nicht so, wie es bei Eheleuten eigentlich der Fall sein sollte. Nun, es muß für Frau Maren auch ein etwas zweifelhaftes Vergnügen gewesen sein, neben diesem alten, eigenbrödlerischen Knasterbart einherzugehen, der seine Junggesellengewohnheiten nicht mehr ablegen wollte. So siechte Frau Maren dahin und starb bald. Der junge Witwer war aber inzwischen auf dem Geschmack gekommen. Bald ging er wieder auf Brautschau. Diesmal wollte er keine alte Seemannswitwe freien, sondern ein junges, knuspriges Ding. Keines der jungen Mädchen aus der Stadt war damit einverstanden. Weit gingen sie dem stürmischen Don Juan aus dem Wege. Nirgends fand er eine, die sich noch mit dem alten Janmaaten einlassen wollte. Drakenberg ließ aber nicht locker. Selbst im Alter von 130 Jahren ging er noch auf Liebesabenteuer aus und drehte sich noch zehn Jahre später nach jedem blonden oder braunen Zopf um.

Drakenbergs Ehe mit Maren Bagen ist kinderlos geblieben. Mit ihm starb die Linie aus. Die Sippe der Drakenbergs aber soll ein ungewöhnlich harter und kräftiger Schlag gewesen sein. Die letzten Jahrzente seines Lebens verbrachte Drakenberg in Aarhus. Er bezog eine kleine Rente, die ihm die Marinewerft zu Kopenhagen zur Verfügung gestellt hatte. Oft besuchte er die Lateinschule, um den Jungens von seinen Abenteuern ein Garn zu spinnen. Je blutrünstiger diese waren, desto mehr Freude hatten die Jungen daran. Wehe aber, wenn einer der Schüler lächelte oder an seinem Seemannslatein zweifelte! Diesem drückte er dann so kräftig die Hand, bis er laut aufschreiend in die Knie sackte.

Drakenbergs Händedruck war bekannt und gefürchtet. Eines Tages erhielt er den Besuch eines jungen Offiziers aus Kolding, eines vor Kraft strotzenden Soldaten. Dieser fragte Drakenberg, wie alt er denn eigentlich sei. Solche Fragen schätzte der Hochbootsmann nicht und gab deshalb auch keine Antwort.

„Ich hörte, Sie sollen 120 Jahre alt sein?", wiederholte der Offizier die Frage.

„Geben Sie mir mal die Hand!" antwortete Drakenberg mürrisch. Der Alte drückte die Hand dann so kräftig, daß der Soldat aufschreiend zu Boden ging. Lächelnd sagte Drakenberg dazu: „Jetzt sehen Sie wohl, daß ich erst zwanzig Jahre alt bin? Die übrigen hundert habe ich gerade über Bord geworfen."

Im Alter von 127 Jahren machte Drakenberg sogar noch eine Reise zu Pferde und legte dabei täglich sechs Meilen zurück.

Drakenberg war nie krank gewesen. Am 27. September 1772, einem Sonnabendvormittag, bekam er jedoch plötzlich Herzkrämpfe, die mit starkem Erbrechen verbunden waren. Er verlor jeglichen Appetit. Selbst sein tägliches Quantum an Bier und Schnaps wollte ihm nicht mehr schmecken. Am dritten Tag der Krankheit wußte er, daß es zu Ende ging. Er ließ den Prediger Middleboe rufen, ihm den letzten Segen zu erteilen. Immer stiller wurde der Hüne, bis er schließlich überhaupt nicht mehr redete. Am 9. November schlief er ein. Er hatte das stattliche Alter von fast 146 Jahren erreicht.

Die Beisetzung fand eine Woche darauf statt. Sie erfolgte mit militärischen Ehren. Zwei Stunden lang läuteten in beiden Königreichen die Glocken. Geistliche, Grafen, Offiziere, der Magistrat und die Bürger von Aarhus folgten seinem Sarg, der offen in der Kathedrale aufgestellt wurde. Fast schien es, als ob dieser Mann, dem ein so langes Leben beschert war, auch den Tod bezwingen konnte. Sein Leichnam wurde nicht einbalsamiert, und doch hat er sich jahrzenhtelang so gehalten, als ob noch Leben in ihm steckte. Er lag in einem Eichenholzsarg, von einem alten Bootssegel bedeckt mit Kupfermünzen auf den Augenhöhlen. Erschüttert standen die Besucher vor dem letzten Wikinger. Im Jahre 1840 besuchte ihn auch die Königin Caroline Amalie und fand bestätigt, was das Volk erzählte: der alte Wikinger war nicht tot, er schlief nur. Die Königin ordnete an, den Sarg zu schließen. Niemand sollte mehr Zutritt zu ihm haben. In einem Gewölbe hinterm Altar, nur eine Schiffslänge von der See entfernt, fand Drakenberg die letzte Ruhestätte. Durch das Fenster konnte er das Kattegat rauschen hören.

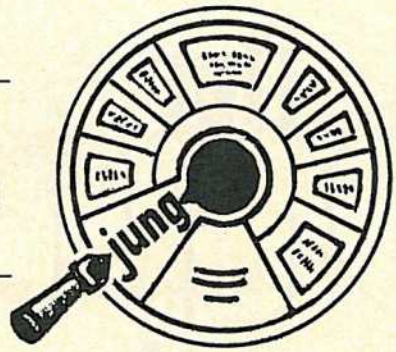
„Einen Gruß an den Hochboootsmann Drakenberg!" riefen die Jungen, wenn sie an der Kathedarle vorüberliefen. Einen Stein warfen sie dabei durch Fenster. Allmählich hatte sich dort eine ganze Wagenladung Steine angesammelt. Dem Küster paßte es nicht, sie immer wieder zu entfernen. Er ließ dann das Eisengitter vor dem Fenster anbringen.

Die See-Pfadfinder von Aarhus sind stolz auf ihren Schutzpatron, dem alten Drakenberg. Sie blicken zu ihm als dem letzten Wikinger auf. Unter sechs Königen hat dieser Seemann gedient, hat die Schrecken des dreißigjährigen Krieges erlebt und den großen Preußenkönig bewundern können.

Die „Amfitrite" wirft ihre Trossen los und gleitet zum Hafen hinaus. Seewärts führt der Kurs, durchfurcht mit den dänischen Jungen die Fluten, die einst Drakenberg gekreuzt hat.

Der Duft der grossen weiten Welt

Telegraf auf



Rivalen der Rennpiste

Einmal waren sie die großen Rivalen auf den Autorennstrecken der Welt gewesen: Lorenz und Palma. Dann kam der Zwischenfall, als vermutet wurde, Palma habe an Lorenz' Wagen einen Sabotageakt inszeniert. Aber man konnte Palma nichts nachweisen, obwohl Lorenz tausend Eide darauf hätte schwören können, daß Palmas Leute dahintersteckten, als an seinem Wagen die Bremsen versagten.

Seitdem waren Jahre vergangen, man hatte sich gemieden. Die Veranstalter wußten darum, bis einer es doch wieder einmal wagte, sie in einem Rennen zusammen auf die Strecke zu schicken. Lorenz hatte einen Moment gezögert, als er Palmas Namen in der Nennliste las. Doch dann hatte er ebenfalls gemeldet: Gut also, wenn Palma den Kampf haben will, so soll er ihn haben.

Wie sehr Palma auf dieses Duell erpicht war, sollte Lorenz schon sehr bald spüren. Die Nadel des Tourenzählers kletterte auf 8500 Umdrehungen und blieb zitternd stehen. Palmas Alfetta kam aus der Steigung heraus — Lorenz sah es im Rückspiegel — und er lag etwa dreißig Meter hinter ihm. Mit unvermindertem Abstand donnerten sie über die Piazza. Der Rundenzähler zeigte die 23. Runde an. Dann waren sie auch schon bei der zweiten Steigung. Lorenz wirbelte durch die Serpentinen und bezahlte seine rasche Durchfahrt durch die Satanskurve mit viel Gummi. Er ließ dem Motor eine kleine Reserve, segelte über die Brücke, raste weiter und radierte durch die Rechtskurve. Hier, wo Palma ihn nie überholen konnte, ging er auf 8000 Touren herunter. Palma rückte auf und setzte sich in seinen Windschatten. Da spuckte Lorenz'Motor. Lorenz schaltete auf den dritten Gang und fuhr mit viel Gas weiter. Eine Fehlzündung knallte, dannn war das Motorengeräusch wieder gleichmäßig. Lorenz schaltete hoch und sah in den Rückspiegel. Palma lag unmittelbar hinter ihm. Lorenz trat das Gaspedal durch. Palma lag plötzlich Seite an Seite mit ihm. Sie schossen in die Rechtskurve. Lorenz hielt sich scharf rechts. Palma wurde hinausgetragen und verlor an Touren. Wieder setzte ein Zylinder aus. Lorenz schaltete. Er merkte, daß er langsamer wurde, auch ohne daß er den Tourenzähler im Auge hatte. Palma lenkte nach links hinüber und begann an ihm vorüberzuziehen. Lorenz schaltete wieder hoch, sah ein, daß es zwecklos war, schaltete zurück in den dritten Gang und ließ Palma vorbei. Palma drehte sich um. Für den Bruchteil einer Sekunde begegneten sich ihre Blicke.

Vier Runden vor Schluß hatte sich Palma an die Spitze des Feldes gesetzt. Lorenz' Motor hatte sich wieder gefunden, er lag an zweiter Stelle. Palma sah sich nun häufiger um, ein Zeichen, daß er nervös zu werden begann. Dicht hintereinander gingen sie durch die Kurven der ersten Steigung.

Mit unvermindertem Abstand rasten sie über die Berggerade und gingen die zweite Steigung an. Palma fuhr nun stur in der Straßenmitte. Lorenz rückte noch dichter auf. Sie rutschten durch die Satanskurve und wandten sich wieder talabwärts.

Die Brücke kam auf sie zugeschossen. Palma setzte hinüber und schleuderte anschließend wild hin und her. Auch Lorenz verspürte nun die Bö. Er kam hart auf.

In diesem einen Bruchteil einer Sekunde fiel die Entscheidung. Palma warf plötzlich die Arme vor das Gesicht. Seine Alfetta schleuderte steuerlos von Straßenseite zu Strassenseite. Lorenz trat hart auf die Bremse und schleuderte nun ebenfalls. Palmas Alfetta streifte mit dem rechten Vorderrad einen Kilometerstein und torkelte nach links. Er hielt. Lorenz schoß um Zentimeterbreite an ihm vorüber und hielt ebenfalls.

Ein paar Streckenmänner, die den Unfall von ferne mitangesehen hatten, kamen über das Feld gelaufen. Lorenz wandte sich um, und ging langsam zu Palma zurück. Palma atmete schwer und spuckte Blut — er mußte sich den Brustkorb verletzt haben. Ein Blick genügte Lorenz, um zu sehen, was geschehen war — eine tiefliegende Schwalbe war Palma mitten ins Gesicht geflogen. Die Streckenmänner kamen heran, außer Atem und mit schweißigen Gesichtern. Lorenz vergaß, daß er damit seinen Sieg verschenkte, und daß er Palma je gehaßt hatte; er ging ihnen entgegen.

„Es ist Palma", sagte er. „Der Arzt muß her und ein Krankenwagen." Die Konkurrenten, die bisher an dritter, vierter und fünfter Stelle gelegen hatten, zogen heulend an ihm vorüber.

(Aus Nikolai von Mikalewskys Buch „Mann am Volant", Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München).

Zwei teure Küsse

Auf einer Kuß-Auktion versprach Mrs. Jones „die schönsten Lippen Washingtons" dem Sieger. Am Schluß boten noch zwei fanatische Herren. Bei 12 000 Dollar gab es der ältere auf. Der jüngere faßte die Hand von Mrs. Jones und drückte einen zarten Kuß darauf. Dann sagte er: „Es kam mir nur darauf an, Sie vor der Zudringlichkeit dieses alten Ekels zu bewahren!"

„Das war töricht, lieber Freund", lächelte Mrs. Jones. „Das alte Ekel war mein Mann!"

Der ehrenwerte William Nicols aus Redcar (England) ist einer von jenen heiteren Sechzigern, denen ein flotter Spazierstock, eine Nelke im Knopfloch und ein sauber gebürstetes Bärtchen jene Unwiderstehlichkeit verleihen, die sich eben erwachsene Jünglinge häufig wünschen.
Er war äußerst charmant mit seinen Sekretärinnen, bis — ja bis er an seiner letzten, Miss Eva (sie hieß tatsächlich so!), scheiterte. An sich war sie seinem Liebesgeflüster nicht abhold, als er sie jedoch an einem Frühlingsabend küßte, verlangte sie die Ehe. Als er nicht wollte, mußte er vor dem Richter seinen Kuß mit 3000 Pfund büßen.

Lotungen

Was man in der Jugend wünscht, hat man im Alter die Fülle. Goethe

—

Zu wissen, wie man altert, ist das Meisterwerk der Weisheit und eines der schwierigsten Kapitel aus der großen Kunst des Lebens. Amiel

*

Die Arroganz des Alters muß sich damit abffnden, von der Jugend zu lernen. Burke

*

Niemand ist so alt, daß er nicht noch ein Jahr zu leben können glaubt. Cicero

*

Genau wie ich einen jungen Menschen gutheiße, in dem eine Spur von Alter ist, billige ich einen alten Menschen, der das Aroma der Jugend hat. Wer sich bemüht, Jugend und Alter zu vermischen, wird wohl körperlich altern, aber nie geistig. Cicero

*

Ein Mensch, der nichts gelernt hat, altert wie ein Ochse. Sein Fleisch nimmt zu, sein Wissen nicht. Dhammapada

*

Eines der vielen Dinge, die einem niemand über die mittleren Jahre verrät, ist die Tatsache, daß es eine so angenehme Abwechslung vom Jungsein ist. Fisher

*

Wenn Jung und Alt sich vorurteilslos darüber unterhalten würden, was gut, richtig, vernünftig und erstrebenswert ist, so würden sie sehr schnell auf denselben Nenner kommen. Doch meistens sind beide von der Ablehnung der eigenen Überzeugung durch den anderen mehr überzeugt, als von der eigenen Meinung. So finden sie es bequemer, sich gegenseitig gewissermaßen aus Tradition mizuverstehen.

*

Der Alte verliert eins der größten Menschenrechte: er wird nicht mehr von seinesgleichen beurteilt. Goethe

*

Die Liebe der Alten zu den Jungen hat sehr viel Ähnlichkeit mit der Liebe des Mannes zur Frau. Beide lieben mehr oder weniger uneingestanden das Unberechenbare.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96

Zum 400. Todestag

Götz von Berlichingen

Geb. 1480 in Jagsthausen, gest. 23. VII 1562 auf Schloß Hornberg

Ohne Raubritter zu sein, führte der Ritter mit der eisernen Hand zahlreiche Fehden und wurde zweimal geächtet. Im Bauernkrieg übernahm er die Führung der Aufständischen. Mit dem Drama „Götz von Berlichingen" setzte Goethe ihm ein unvergängliches Denkmal.

SIND SIE EIN IDEALIST?

Es gibt eine neue Literatur. Sie befaßt sich ausschließlich mit der Jugend von heute. Skeptisch, zornig, langweilig, materialistisch, nüchtern, sachlich, klar, tüchtig — alles und noch viel mehr, sagt man, sei diese Jugend. Eine Klage wiederholt sich am häufigsten, die Klage über den Mangel an Idealen.

Wen es interessiert, ob er ein Idealist ist oder nicht, der kann sich mit folgenden Fragen einmal selbst testen.

1. Wären Sie in der Lage, um eines überzeugenden Gedankens willen Ihre Persönlichkeit, Ihr eigenes Glück und sogar Ihre gewohnte Welt kurzerhand zu verlassen und auf alles zu verzichten?
2. Würden Sie sich über alles innerliche Feingefühl, über Gewissen und Bedenken hinwegsetzen, wenn es gilt, jenes große Ziel in irgendeiner Art und Weise zu erreichen?
3. Sind Sie entschlossen, für eine Person, die mit jenem großen idealen Gedanken verbunden ist, alles, aber auch alles zu tun, selbst wenn Sie dadurch in größte Gefahr kämen?
4. Ist für Sie eine einmal gefaßte Meinung bestimmend für Jahre, d. h. halten Sie an einem Entschluß, an einer Überzeugung fest, ohne sich beirren zu lassen?
5. Verachten Sie Menschen, die ihre Lebensgewohnheiten, ihre Lebensauffassungen von plötzlichen Impulsen und momentanen Eindrücken bestimmen lassen, und zwar aus Gründen der Zweckmäßigkeit?
6. Setzen Sie sich über die Meinung anderer Personen, auch darüber, was diese anderen über Sie denken, ohne weiteres hinweg, wenn sich die Meinung der anderen auf Ihr Verhalten im Kampf um Ihren großen Gedanken, Ihr großes Ziel bezieht?
7. Sind Sie momentan entschlossen, selbständig auch an schwierigste Aufgaben heranzugehen bzw. sind es gerade diese schwierigen Aufgaben, die sie reizen?
8. Wären Sie bereit, auf jedes schöne und persönliche Erlebnis zu verzichten, wenn der Sache, der Sie sich verschrieben haben, dadurch gedient würde?

Punktbewertung:

Haben Sie in mehr als sechs Fällen mit „ja" geantwortet, dann sind Sie über den Idealisten hinausgewachsen und sind eigentlich schon zu einem Fanatiker geworden. Sie müssen sich hüten, daß dieser Weg in den Fanatismus hinein für Sie nicht in einer gefährlichen Sackgasse endet. Denn die Welt hat meist für einseitiges Denken und Fühlen kein Verständnis.

Wenn Sie in weniger als vier Fällen mit ja anworteten, dann sind Sie eine Natur, die nur schwer zu begeistern ist. Sie bringen zuviel Mißtrauen und Überlegung mit, um sich einer Sache restlos zu verschreiben.

Rangliste der deutschen Schlager im Juni 1962

1. Heißer Sand

Unverändert prangt an der Spitze der Hit-Parade das Lied unseres italienischen Stars Mina! Wir freuen uns mit dem südlichen Gast und wünschen ihm weiterhin „Spitzenerfolge".

2. a) Ich schau' den weißen Wolken nach . . .
2. b) Einmal weht der Südwind wieder!

Auch diese beiden mit Begeisterung vom Publikum aufgenommenen Schlager-Lieder halten sich auf ihrem im Vormonat erklommenen zweiten Platz. Nana Mouscouri steht zur Zeit hoch im Kurs.

3. a) Schläfst du schon?
3. b) Schau mir noch mal in die Augen

Doubletten machen Schule! Und dabei fehlt auch unser „Minnesänger" Gerhard Wendland nicht. Mit diesen beiden „Schlummerliedern" schaffte er es vom 22. auf den 3. Platz zu avancieren. Unwahrscheinliche Leistung! Doch bei Gerhard W. kann man auf derartige Capriolen gefaßt sein.

4. Zwei kleine Italiener . . .

Klein aber oho! Auch Conny läßt sich von ihrem „Vierten" im Spitzen-Team noch nicht verdrängen. Kein Wunder! Jetzt zur Reisezeit summt mancher voll Mitgefühl mit den Bambinos, die nicht in die Heimat können, dies Liedchen.

5. Alo — Ahé

Auch Freddy hält seinen Platz im Schlager-Derby! So haben wir zum nächsten Mal also ein musikalisches „Stechen vier eiserner Favoriten" zu erwarten. „Macht die Hindernisse breiter und höher!" . . . (In memoriam Freiherrn von der Goltz! . . .)

Lassen wir uns also, wie immer, auch nächstes Mal wieder überraschen.

M. A.

Copyright by Musikmarkt

In Kürze erscheint:

KAPITÄN FRED SCHMIDT

Von den Bräuchen der Seeleute

Gedanken und Erinnerungen

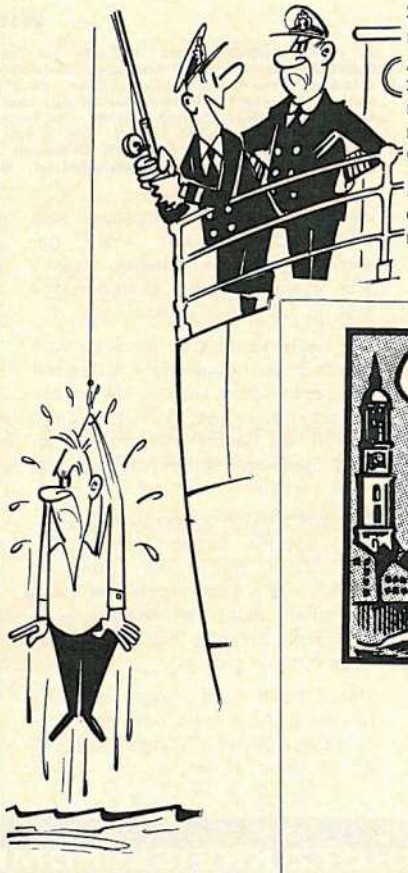
240 Seiten, 12 Abbildungen, Ganzleinen flexibel ca. DM 16,80 handgebundener blauer Ganzlederband ca. DM 36,—

Ein Buch, das den seemännischen Nachwuchs begeistern wird. Der mit der PAMIR auf See gebliebene Fred Schmidt erzählt aus der Zeit der großen Segelschiffe, vom Leben der Männer an Bord und von ihren durch uralte Tradition geheiligten Bräuchen, von Mutproben bei Linientaufen, vom Handwerkszeug, von Buddelschiffen und von Heuer- und Schlafbaasen.

Zu beziehen durch

Schiffahrtsbuchhandlung ECKARDT & MESSTORFF

Hamburg 11 - Beim alten Waisenhause 1 - Ruf 34 43 94



Nix zu machen heute, kein Hai beißt.

Mügge

seit 1875

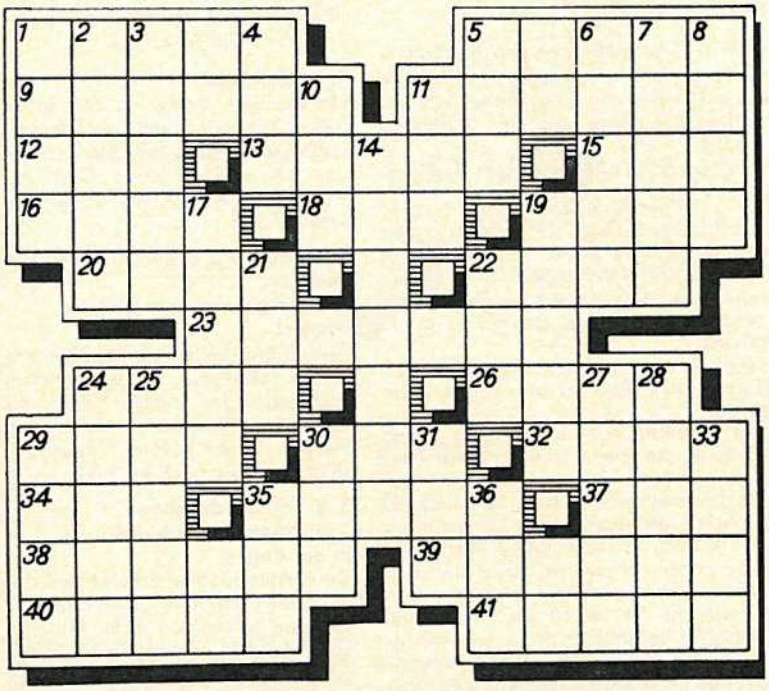
Fleischlieferant für Schiffsproviant

auslands-umzüge

heinrich klingenberg

HAMBURG, WINTERHUDER WEG. 8–10 RUF: 220555
BONN, BORNHEIMER STRASSE, 131 RUF: 30303

SEIT 80 JAHREN SPEZIALISTEN



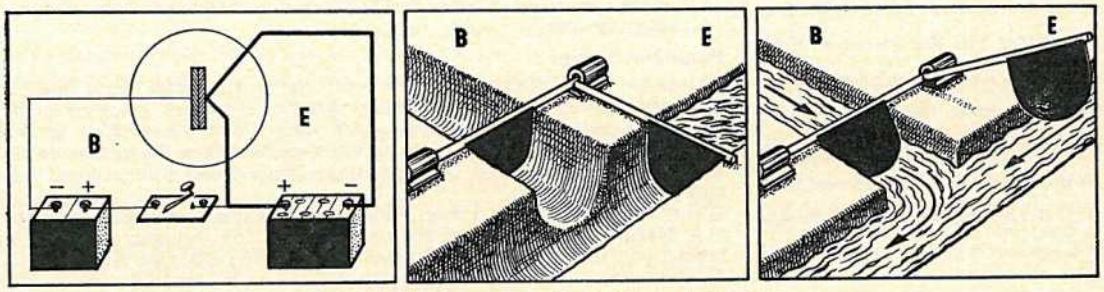
KREUZWORTRÄTSEL

Waagerecht: 1. Verbandmaterial, 5. Mädchenname, 9. falsche Annahme, 11. schmerzhafte Krankheit, 12. Jakobs Weib, 13. Schweizer Landhaus, Sennhütte, 15. Märchenwesen, 16. Situation, 18. jetzt, 19. Mühlenerzeugnis, 20. Körperteil, 22. französische Herrscheranrede, 23. Handwerkszeug, 24. Hafenstadt in Südarabien, 26. Wasserfahrzeug, 29. deutscher Strom, 30. Fluß in England, 32. biblischer Berg im Ostjordanland, 34. Mündungsarm des Rheins, 35. Trockenraum, Röstgitter, 37. norwegischer Dichter, 38. Erdball, 39. Zeichenhilfsmittel, 40. Staatsschatz, Fiskus, 41. Körperorgan.

Senkrecht: 1. männlicher Kurzname, 2. Bodenfläche, 3. Krankenbahre, 4. Beugungsform eines Fürworts, 5. Form des Hilfszeitworts sein, 6. Rührigkeit, Fleiß, 7. Nachbarschaft, 8. Lasttier, 10. Insel in der Irischen See, 11. japanische Münze, 14. Kronleuchter, 17. Behälter für Flüssigkeiten, 19. heimischer Raubvogel, 21. arabisch: Sohn, 22. Abkürzung für ein Zeitmaß, 24. Figur aus „Fledermaus", 25. Verzierung, Muster, 27. Blume, 28. germanischer Volksstamm, 29. Mädchenname, 30. Artikel, 31. Rohmetall, 33. flüssige Fette, 35. Tonart, 36. unbestimmter Artikel. (ch = 1 Buchstabe, i = j)

Die Buchstaben in den Zahlenfeldern 32, 11, 23, 10 / 35, 9, 36 / 20, 6, 28, 3, 17 / 1, 5, 31 / 22, 11, 4 / 22, 9, 41, 25 ergeben einen Rat an Menschen, die mit der Welt unzufrieden sind.

Die schlaue Kiste



Wie arbeitet ein Transistor?

In vielen Rundfunkgeräten ist heute der Transistor anstelle der Rundfunkröhre getreten. Allerdings ist dabei eine völlig neue Schaltung erforderlich. Wie arbeitet denn nun eigentlich ein solcher Transistor? Sein Herz besteht aus zwei verschiedenen Stoffen, meist Germanium und Silizium, die zusammengefügt werden. Daran werden, wie Bild 1 zeigt, zwei Stromkreise (B und E) angeschlossen. Ein starker Strom im Stromkreis E kann nur fließen, wenn der Stromkreis B eingeschaltet ist, dessen Strom jedoch schwächer sein kann. Man kann also mit einem schwächeren Wechselstrom B einen stärkeren Strom steuern. Das benutzte man, um die empfangenen, schwachen Rundfunkwellen zu verstärken und dadurch im Lautsprecher hörbar zu machen. — Die Vorgänge sollen in den folgenden Modellbildern noch deutlicher werden. Der Bach E ist durch eine Klappe abgesperrt, die durch das Wasser des Baches B gehoben werden kann. — Das Wasser in Bach E kann somit nur dann fließen, wenn es in Bach B fließt.

DAS „MARU"-RÄTSEL

Deutsche Sprache — schwere Sprache! Eine Tatsache, die jeder Ausländer bestätigt. Japanisch aber — das kommt selbst den Japanern manchmal eher „spanisch" vor.

Fragt man einen der Sonnensöhne zum Beispiel nach der Bedeutung des Wortes Maru, das in aller Welt durch seine Hinzufügung bei Schiffsnamen bekannt wurde, so kann es pasieren, daß die Antwort ein bedauerndes Ich-weiß-nicht-Lächeln ist. Die Japaner scheinen vorsichtige Menschen zu sein. Manche erklären auch rundheraus: „Das weiß niemand auf der Welt!" Mutige Naturen allerdings fügen dem Lächeln dann tatsächlich eine „ganz genaue" Auskunft an.

So etwa:

Maru heißt „Haus", im Sinne von „Mein Haus ist meine Burg!", da man in sehr, sehr früheren Zeiten die einzelnen Gebäude von Befestigungsanlagen mit diesem Beiwort versah und seither darunter etwas Starkes, Sicherheit Gewährendes versteht.

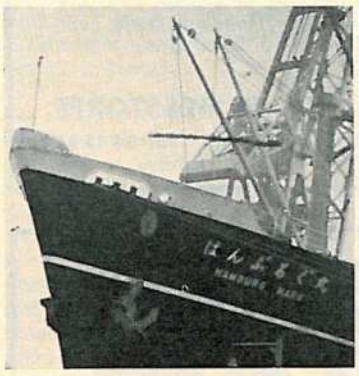
Zweitens sagt man: Das japanische Schriftzeichen für das „Maru" gesprochene Wort bedeutet „rund", was wieder anderen Leuten Anlaß gibt, es als „Ring" auszulegen.

Die vierte Version ist die Sage vom Seesternchen; diese Tiere sollen auf den japanischen Neptun derart abschreckend wirken, daß man ihren Namen als Beschwörungsformel jedem Schiff gut lesbar an Bug und Heck pinselt.

Die hübscheste Übersetzung aber fand Kapitän Kazuo Tateishi, der vor einigen Jahren die „Hamburg Maru" — das erste japanische Schiff mit einem deutschen Namen — in die Stadt brachte, die dem Schiff ihren Namen gab.

„Maru heißt rund", sagte er, „das ist richtig. Aber mehr noch bedeutet es Gesundheit, Vollendung, es spricht eine Hoffnung aus, einen Glückwunsch für den, dessen Name damit verbunden ist."

Soweit die Versionen, die Phantasie, das Legendengerank um Maru.



Die letzte Erklärung kommt der wissenschaftlichen am nächsten. Dr. Binko Matsuoka, Professor der Germanistik an der Universität Tokio, vereinfacht lächelnd: „Maru kommt von Marui und das heißt kugelrund. Wie fast alle Sprachen seefahrender Länder, so kennt auch die japanische Fachsprache die Bezeichnung „Rundschiff" für völlige Frachtschiffe im Gegensatz zu den schlanken Kriegsgaleeren. Seitdem ist Maru einfach der Zuname, den alle Frachtschiffe gemeinsam haben. Komplizierter, hintergründiger oder etwa mystischer ist die Sache mit Maru nicht. —

„Kugelrund", sagte der japanische Professor, kugelrund ist die Sonne, das Emblem der japanischen Flagge. Dieses Symbol heißt Hi-no-Maru, „Rund der Sonne". Und die Flagge heißt: Hi-no-Maru-no-hata, „Tuch des Sonnenballs".

„Hamburg Maru" heißt also nichts anderes als „Hamburg-Rundschiff".

— Ha wei —

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

Klar bei Schmunzelauge

Heer und Marine in England: Heimaturlaub. Ein englischer Generalstabsoffizier und ein Leutnant der Handelsmarine stehen im D-Zug-Gang. „Auf welchem Schiff stehen Sie?" beginnt das Gespräch. „Verzeihung, Herr Oberst — wir bei der Marine liegen!" — „Ach so, also — auf welchem Schiff liegen Sie?" — „Bis jetzt lag ich auf der ‚Queen Mary'. Doch nach meinem Urlaub komme ich auf ‚Queen Elizabeth' zu liegen." — „Da kann man nur gratulieren."

*

„Erich und ich haben eine kleine Meinungsverschiedenheit. Ich will eine große Hochzeit mit Kirche und vielen Gästen — und er will überhaupt nicht heiraten!"

*

Joachim Ringelnatz, der lyrische Leichtmatrose, war bei Glatteis ausgerutscht, und es sah verteufelt nach einer Gehirnerschütterung aus, als er nun so der Länge nach, alle Viere von sich gestreckt, dalag. „Schnell einen Schnaps!" riet eine Frau. — „Nein, Kopf hoch legen!" empfahl ein Mann. — „Unsinn, Kopf muß tief bleiben!" — „Massieren", murmelte ein Herr, „am besten massieren . . ." Ringelnatz hatte keinen Moment die Besinnung verloren. Er hielt nur aus Faulheitsgründen noch ein wenig die Augen geschlossen. „Zum Donnerwetter", knurrte er jetzt, „wollt ihr nicht endlich den Rat jener edlen Dame befolgen?"

*

„Das Aussehen Ihrer Gattin gefällt mir gar nicht!" meinte der Arzt nach der Untersuchung.

„Ach Gott, Herr Doktor, mir auch nicht. Aber sonst ist sie eine gute Frau, sie versorgt den Haushalt, betreut die Kinder — da will ich eben weiter nicht klagen!"

Der Professor bei der Vorlesung: „Meine Damen und Herren! Der Orang-Utan unterscheidet sich vom Menschen in der Hauptsache dadurch, daß er nicht sprechen kann. Könnte er sagen: Ich bin ein Orang-Utan, dann wäre er bereits ein Mensch."

*

„. . . nun denkt euch die Autos, den Benzingeruch, die Menschen und den Lärm weg — dann ist's genau so schön wie auf einer einsamen Südsee-Insel . . ."

*

Ullrich übernachtet im Hotel. Die Feier an Land war herrlich und das Schiff ging ja erst am nächsten Morgen wieder in See.

Es klopft an seine Tür. „Verzeihung!" rief draußen eine Stimme. „Wollten Sie schon um sechs oder erst um sieben geweckt werden?"

Ullrich fiel aus allen Wolken und schrie: „Das ist ja unerhört, solche Vergeßlichkeit. Um fünf wollte ich aufstehen, weil mein Schiff um sechs wieder ausläuft! Wie spät ist es denn jetzt?"

„Kurz nach acht!"

Fragt der Opa seinen vierjährigen Sportsfreund: „Warum laufen denn dort die Leute hintereinander her?"

„Aber Opa, das ist doch ein Wettlauf! Einer gewinnt und wird Sieger!"

„Ja, und warum laufen denn die anderen?"

*

Zum ersten Mal war Graf Bobby an der Nordsee, nahm vor lauter Begeisterung Meerwasser in einer Flasche mit nach Hause und reichte sie in Wien mit bewegten Worten seinem Freund Graf Rudi. „Aber Bobby, die Flasche ist ja nur halbvoll?"

Geheimnisvoll flüsterte Graf Bobby: „Darin liegt ja der Zauber des Seewassers."

„Aber von was für einen Zauber red'st du denn da?"

„Na, warte nur", meinte da Bobby überlegen, „bis die Flut kommt!"

*

Sobald Herr Knickrich mit einem Arzt zusammentrifft, will er eine kostenlose Konsultation herausschinden. Neulich sagte er am Stammtisch einem Mediziner, der lange Zeit als Schiffsarzt gefahren ist: „Meinem Jungen wird immer abwechselnd rot und grün vor den Augen — was soll ich mit ihm machen?"

„Verkaufen sie ihn an einen Frachter als Positionslaterne!"

*

„Was würde geschehen, Herr Kapitän, wenn wir mit einem Eisberg zusammenstießen?"

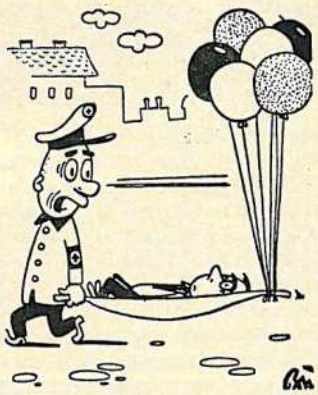
„Tja, dann würde wohl der Eisberg weiterschwimmen, als ob nichts passiert wäre!"

„Oh, da bin ich aber froh!"

*

„Paul", schimpft die Frau von Kandaules in der Wirtschaft, „komm nach Hause in's Bett!"

„I . . In's B . . Bett!, lallt Paul, „wass'n d . . da los?"



Personalmangel

*

Klein-Erna ist etwas ganz Dummerhaftiges passiert. Sie fand die hübsche Bluse bei Karstadt so nett, und weil sie kein Geld hatte — was soll man tun? Da hat sie die Bluse ganz einfach mitgenommen, klamm-heimlich. Aber der Detektiv hat es gemerkt. Nun ist sie die Bluse wieder los und außerdem steht sie vor dem Jugendrichter. Der hat natürlich alles bald raus. „Ja, Klein-Erna, und nun? Was machen wir denn nun mit dir? Hast doch was getan, was man nicht tun darf." — Meint Klein-Erna, 16 Lenze jung: „Aber Herr Gerichtsrat, mildernde Umstände müssen sie mir zuerkennen!" — „Woso, mein Deern?" — „Ich hab in der Zeitung gelesen, wer ‚unschuldig' ist, darf nicht bestraft werden. Bitte sehr. Fragen Sie meinen Verlobten, Klein-Heini — da hinten sitzt er . . ."

*

Fragt ein Besatzungsmitglied erbost den Kapitän: „Wie kann ich es verhindern, daß mein Kammernachbar allen an Bord erzählt, er wohne neben einem Dösbaddel?" Rät der Kapitän: „Wechseln Sie Ihre Kammer".

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

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung
Ihre Eheanbahnung Frau KOGEL-TISCHLER
Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 34 86 70 ab 11 Uhr
Einmalig. Aufnahmebeitrag - **Honorar nur bei Erfolg** - Prospekt gratis u. diskret

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

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

Ihr Vorteil:
Alles in einer Hand
Alles mit Weltgeltung

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

Eine gute Idee

...war es, unter den Fahrensleuten einen Hobby-musischen Wettbewerb auszuschreiben Es ist dem Vorstand der deutschen Seemannsmission sehr zu danken, daß er sein Verständnis für solche Anregungen aus Seefahrerkreisen dadurch bewies, daß er ein Preisauschreiben mit beachtlichen Prämien für die beste Seemanns-Hobby-Arbeiten startete.

„Kehrwieder" begrüßt diese Idee und wünscht der Aktion herzlich besten Erfolg.

Mit Einverständnis des Seemannspastors Kieseritzky wird sie über den Stand der Dinge berichten. „Kehrwieder" wird auch die eine oder andere der preisgekrönten Arbeiten (literarisch, graphisch oder fotobildnerisch) ihren Lesern zugänglich machen.

In der Freizeit zeigt sich, was der Menschvon sich selber hält.

Seefahrtschule Bremen

Am 1. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:**
Hero Boomgarden, Georg Dietzel, Bernd Hinrichs, Hermann Hövemeyer, Robert Hundermark, Hans Kamberg, Gebhard Knull, Eike Körber, Thorolf Mattner, Jörg von der Mehden, Wolfgang Quade, Udo Rieck, Dietmar Schwarz, Hartmut Staedtler, Hans Steinhoff, Dietrich Stiller.

Am 6. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Wulf Allekotte, Wolfgang Bennecke, Rolf Erichsen, Reinhold Gieselmann, Peter Holzner, Reimund Jahn, Jürgen Jeschke, Heinrich Kettler, Hansgeorg Kötoke, Arno Lameyer, Kurt Langholz, Siegfried Martin, Klaus Meyer, Niels Peters, Karl-Heinz Plep, Georg Sass, Jürgen Scheding, Peter Stolz, Herbert Tatge, Klaus Wilhelm, Herbert Wolters;

die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 7)** Herr Rolf Biederbeck.

Am 22. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Robert Arm, Hansjörg Backs, Peter Böhme, Gerhard Carstens, Hans-Otto Consbruch, Heinz David, Eberhard Förster, Wolfgang Grimpe, Enno Hanken, Hans-Dieter Kellmereit, Martin Kirstein, Klaus Köhler, Egmont Kozlowski, Hardwin Krüger, Heiko Lauterbach, Bernd Linnemann, Günther Pertek, Eusebius Perzul, Uwe Pingel, Hansjürgen Pittius, Hans Pröhl, Hans-Peter Rusche, Peter Schuck, Klaus Trede.

Seefahrtschule Lübeck

Am 16. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Hans-Walther Bochow, Joachim Brügmann, Dirk Dirks, Udo Hahn, Wolfgang Hoppe, Horst Kabel, Harald Kringel, Klaus Krumpeter, Felix Lorenz, Hans-Georg Marquardt, Karl-Heinz Masch, Karl-Heinz Nickel, Hans Peters, Kurt Rehder, Oskar Rohde, Harald Rost, Arno Spieler, Ernst-Georg Stöhr, Peter Tietjens, Uwe Voege, Harald Wilmers.

Am 30. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Jörn Boockhoff, Joachim Fester, Jens Frank, Erich Frantz, Frank Gutschmidt, Gunnar Henkel, Rudolf Jürgens, Friedrich Köhn, Hans-Jörg Koop, Karl-Heinz Lange, Jürgen Mertner, Karl-August Müller, Bodo Pogoda, Wolfgang Prey, Alfons Schwarzbauer, Gunnar Sörensen, Joachim Töllner, Detlef Ulmer, Bernd Warner, Ferdinand Weiss.

Außerdem bestanden im Juni 1962 die Prüfung zum **Seefunkzeugnis 2. Klasse** die Herren:
Mario Covi, Helmut Haas, Wolfgang Hagendorff, Dieter Meiburg, Peter Moscher, Heinz Müller, Georg Schiffer, Klaus Schiller, Egon Seiffert, Bernd Weißwange.
Zum **Seefunksonderzeugnis** bestanden die Herren:
Wolfgang Baensch, Wilhelm Mikeska.

Seefahrtschule Bremerhaven

Am 21. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4)** die Herren:
Karl Heinz Karp, Ludolf Köhler, Adolf Kroneder, Wolfgang Kurbjuhn, Hermann van Lengen, Hans Lühr, Gerhard Rink, Helmut Wöhlken, Horst Wulff.

die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** die Herren:
Horst Ahlers, Peter Auffahrt, Walter Filipiak, Gerd Gräper, Peter Greiner, Reiner Logemann, Jürgen Mohring, Klaus Mohrbeck, Peter Mohrbeck, Heinz-Otto Neueroth, Joachim Schwarzenberg, Ernst-Günter Tantzen, Wolfgang Wolff, Gerd Zimmermann.

Am 22. Mai 1962 bestand die Prüfung zum **Seeschiffer auf Küstenfahrt (A 1)** Herr:
Karl-Heinz Lohmeier.

Am 19. Juni 1962 bestand die Prüfung zum **Seeschiffer auf Küstenfahrt und zum Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei (A 1/B 1)** Herr:
Otto Modersitzki.

Am 4. Juni 1962 bestanden die Prüfung zum **Seefunker** (Seefunksonderzeugnis) die Herren:
Peter Hashagen, Heinz-Ludwig Köppen, Franz Kube, Harald Zinner.

Gesundheitsdienst an Bord

Fleckfieber

Das Fleckfieber ist eine epidemische Infektionskrankheit, welche durch Kleiderläuse übertragen wird. Die Krankheit ist in allen Erdteilen verbreitet.

Der fleckfieberkranke Mensch ist ohne Läuse praktisch nicht ansteckend. Bei Fleckfieberkranken befinden sich die Erreger während des Fiebers im Blut, bei schweren Infektionen auch 1 bis 3 Tage vor und nach dem Fieber. Die Infektion des gesunden Menschen erfolgt bei der Blutsaugung oder durch Läusekot, welcher in die Bißverletzung oder in Kratzwunden gelangt. Direkte Infektionen durch Kratzwunden sind selten, kommen aber vor.

Die Inkubationszeit beträgt im Durchschnitt 10 bis 11 Tage und kann bis 22 Tage reichen, ist aber niemals kürzer als eine Woche.

Dem eigentlichen Beginn des Fleckfiebers gehen oft über mehrere Tage wenig charakteristische Vorerscheinungen voraus, wie Mattigkeit, Appetitmangel- Magen- und Darmbeschwerden, Kopfschmerzen und leichte Temperatursteigerungen.

An diese Vorläufererscheinungen schließt sich dann die stürmische Entwicklung des Krankheitsbildes mit Kopf-, Glieder- und Muskelschmerzen, Katarrh der Schleimhäute der oberen Luftwege an. Das Fieber steigt rasch an, um in 2 bis 4 Tagen den Höhepunkt zu erreichen. Alsdann folgt ein gleichmäßiger Verlauf von 8 bis 10 Tagen und schließlich die Entfieberung in 3 bis 4 Tagen. Ein flüchtiges Exanthem der Mund- und Rachenschleimhaut kann das Erkennen der Krankheit erleichtern. Der Hautausschlag pflegt am dritten bis fünften Krankheitstage oder etwas später einzusetzen. Auf der Höhe der Krankheit bestehen oft Benommenheit oder Delirien. Der Pulsschlag geht in die Höhe. Der tödliche Ausgang kann während des gleichmäßigen Verlaufes oder später auch noch nach erfolgter Entfieberung eintreten. In der Genesung wird kleienförmige Hautabschuppung beobachtet. Die Fieberdauer beträgt im Mittel 16 bis 17 Tage.

Die Fleckung pflegt am Schultergürtel zu beginnen und sich über Rumpf und Gliedmaßen einschließlich Fuß- und Handrücken auszubreiten, während Hals und Gesicht verschont bleiben. Die einzelnen Flecken sind punktförmig und bis zu 0,5 cm groß. In manchen Fällen, je nach dem Charakter der Epidemie, kann das Exanthem fehlen. Oft nehmen die Hautflecken einen bläulich-violetten Farbton an. Einer Abschuppung der Haut geht eine Abschuppungsbereitschaft voraus, welche darin besteht, daß beim Reiben der Haut mit dem Finger die oberste Schicht in feinen Schuppen abgehoben wird. Die Erscheinungen von seiten des Nervensystems bestehen in Kopfschmerzen, Schlaflosigkeit, neuralgischen Beschwerden, Delirien sowie tickartigen Zuckungen im Bereich der Mund- und Augenmuskulatur.

Oft zu beobachten sind Gehörstörungen mit Schwindel, Mittelohreiterungen, auch Kau- und Schluckbeschwerden sowie Störungen der Sprache. Die Zunge pflegt in der Mitte einen weißen Belag zu zeigen, während die Ränder frei und gerötet sind. Bei Fleckfieber ist häufig beträchtlicher Gewichtsverlust zu beobachten.

Das Fleckfiebergesicht mit der geschwellten und geröteten Bindehaut, starker Rötung, hochgezogenen Augenbrauen und gefalteter Stirn, zeigt einen gespannten, oft häßlich verzerrten Ausdruck.

Im allgemeinen erkranken ältere Personen schwerer, jedoch läuft nach dem 50. Lebensjahr schon über die Hälfte der Erkrankungen tödlich aus.

Das Überstehen der Krankheit verleiht lange dauernde Immunität, ca. 12 bis 15 Jahre lang.

E. Jünemann

*

Jahrbuch 1962 der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. 12 565 Schiffbrüchige aus Seenot geborgen — Seit 97 Jahren die meisten Rettungen.

Mit ihrem kürzlich erschienenen Jahrbuch 1962 legt die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger der Öffentlichkeit und ihren zahlreichen Freunden und Förderern einen Rechenschafts- und Tätigkeitsbericht vor, der Beachtung verdient. Mit 623 aus Seenot geretteten Menschenleben war das Jahr 1961 in der 97jährigen Geschichte des Rettungswerkes das bisher erfolgreichste (sofern man von 1945 absieht, wo im Chaos des Zusammenbruchs zahlreiche Flüchtlingstransporte in der Ostsee in Seenot gerieten und in einer einzigen Nacht über 270 Schiffbrüchige durch Rettungsstationen abgeborgen wurden). Seenot-Alarme, die einander im vergangenen Jahr oftmals jagten, machten außer den regelmäßigen Dienst- und Kontrollfahrten zum Teil unter schwierigsten Umständen 559 Einsatzfahrten erforderlich, und wiederholt gelang es dabei den Rettungsmännern nur unter eigener Lebensgefahr, gerade noch in letzter Minute Hilfe zu bringen. Auch in den ersten 4 Monaten dieses Jahres konnten durch die Männer und Boote der D.G.z.R.S. schon 111 Schiffbrüchige gerettet werden.

Die nächsten **Seemannsgrußsendungen** werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt:

am Seemannssonntag, dem 12. 7. aus Hamburg

am Seemannssonntag, dem 9. 8. aus Berlin

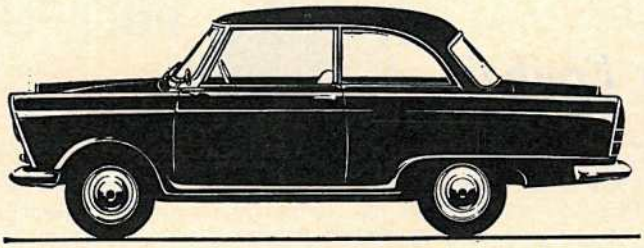
am Seemannssonntag, dem 6. 9. aus Mannheim.

Alle in Mannheim und Umgebung beheimateten Seeleute mögen ihre Grußwünsche ihren Verwandten und bei H.H. Schlünz, Redaktion Seemannsgrußsendungen, NDR, Hamburg 13, Rothenbaumchaussee, anmelden.

Anläßlich einer Küstenfunksendung, bei der vom Segeln mit einer Besatzung von zwei Mann und einem Mädchen die Rede war, wurde beim NDR kürzlich angefragt, ob in einem solchen Segelboot das Halsen erlaubt sei, wenn der zweite Mann die Ruderpinne hält.

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

Sehen zeigt viel, fahren zeigt alles. – Kommen Sie zur unverbindlichen Probefahrt!



VW PKW Junior

J.A. Schlüter Söhne

GEGR. 1881

GEORG P. Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

„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

BEISSER GEBRÜDER

FLEISCHIMPORT
FLEISCHWARENFABRIK

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME
EIGENE RÄUCHEREI

LANGJÄHRIGER LIEFERANT ERSTER DEUTSCHER REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTUNGSFIRMEN

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92

Wir segelten um Helgoland

Es ist für den Fahrensmann kein angenehmes Gefühl, wenn er kurz vor Pfingsten die Elbe ansteuert und der Seelotse eröffnet ihm beim Anbordkommen: „Auf der Elbe liegt eine Segelregatta mit 100 Jachten. Wir werden den Schiffen vermutlich nachts zwischen Brokdorf und Bielenberg begegnen."

Wir kennen diese Meldung, hören sie jeden Pfingsten wieder. Wenn es auch gerade keine reine Freude ist, durch solch eine Mahalla hindurchzunavigieren, so wissen wir aber, daß die Segler, die da unten in ihren Nußschalen sitzen, sich gut auskennen auf dem Strom und der Berufsschiffahrt immer den Vorrang lassen. Das wird auch in den Wettfahrtsbestimmungen ausdrücklich von ihnen verlangt.

1910 segelte die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne zum ersten Mal eine Regatta von Hamburg nach Cuxhaven und das noch dazu während der Nacht. Und wer hat zu dieser Regatta aufgerufen? Es waren in der Hauptsache Bösch- und Elblotsen, Mitglieder des genannten Clubs, die selbst leidenschaftliche Segelsportler waren.

Jahr für Jahr wird nun diese Nachtregatta gesegelt. Sie hat zu keinerlei Mißhelligkeiten geführt bis auf ein einziges Mal, wo ein französisches Motorschiff beim Pagensand eine Jacht über den Haufen segelte. Glücklicherweise gab es weder Tote noch Verletzte, nur die Jacht ging total verloren.

Auch jetzt wurde wieder eine solche Regatta geschippert. Nach einer kurzen Ruhepause in Cuxhaven ging es am Pfingstsonntagmorgen weiter nach Helgoland. Leichte Winde herrschten vor, so daß es kein schnelles Rennen wurde. Erst am Pfingstmontag wurde es ungemütlich, als ein steifer Nordwest über die See fegte. Die Jachten gingen aber trotzdem auf den Kurs rund um Helgoland. Unser „Dickschiff" machte noch kaum krumm bei Windstärke 6, die kleinen Jachten von 8, 10 oder 15 m Länge jedoch steckten ihre Nasen aber ganz schön weg. Man muß schon ganz seefest sein, wenn man das Helgoländer Hummerfrühstück bei sich behalten will. Grüne Nasenspitzen gab es wohl hier und da, aber alle Jachten legten die Strecke heil und ohne Havarie zurück. Dafür war es dann am Dienstag, als es zurück zur Elbe oder Weser ging, flau, affenflau, und das Rennen mußte abgebrochen werden.

Nein, man soll nicht über diese Wasserflöhe verächtlich die Nase rümpfen. Sie verstehen schon etwas von der Seefahrt und wissen mit ihren kleinen Schiffen umzugehen, diese Fahrensleute aus Leidenschaft. ld.

Neue Druckwerke des Deutschen Hydrographischen Instituts
Neue Seekarten für die Elbschiffahrt

Das D.H.I. stellt für die Elbe eine ganz neue Serie von Seekarten her. Zwei Karten der Revierstrecke Krautsand bis Hamburg sind bereits erschienen, die übrigen Karten kommen im Laufe des Jahres heraus.

Die Karten sind nach den letzten Vermessungen im Fluß- und Landgebiet neu gestaltet. Ihr wesentliches Merkmal ist der jetzt verwendete Blattschnitt, der das Elberevier vorteilhafter als bisher aufteilt; dadurch wird die Kartenserie um ein Blatt verringert.

Weiter ist von den neuen Elbkarten hervorzuheben, daß sie in sieben Farben gedruckt sind. Die Signaturen nautisch wichtiger Objekte wurden vergrößert, der Karteninhalt zugleich stark vereinfacht, unwichtige topographische Einzelheiten wurden weggelassen.

Von diesen Elbkarten sind bisher erschienen:

Nr. 47: Die Elbe von Krautsand bis Schulau im Maßstab 1:30 000, Ausgabe 1962, mit Plan „Stadersand und Reede von Brunshausen 1:15 000.

Die bisherigen Karten D 248 „Die Elbe von Krautsand bis Brunshausen" und D 249 „Die Elbe von Brunshausen bis Tinsdahl" wurden durch die neue Karte ersetzt und sind eingezogen.

Nr. 48: Die Elbe von Schulau bis Hamburg, nur Pläne, Ausgabe 1962. Plan A; Die Elbe von Schulau bis Seemannshöft 1:30 000, Plan B; Hafen von Hamburg 1:15 000.

Die bisherige Karte D 250 „Die Elbe von Tinsdahl bis Oevelgönne" wurde durch die neue Karte ersetzt und ist eingezogen.

Handbuch der Westküste Irlands: 299 Seiten mit 85 Küstenansichten, Karten und anderen Abbildungen, Leinen, DM 18,—.

Das Handbuch beschreibt die irische Küste von The Bull (an der Südwestküste) bis Malin Head (an der Nordküste). Die vorliegende 4. Ausgabe des Handbuchs wurde vom Deutschen Hydrographischen Institut erarbeitet und ersetzt die noch aus dem Jahre 1934 stammende vorhergehende Ausgabe.

Der Teil A des Buches gibt einen Überblick über allgemeine Schiffahrtsangelegenheiten unter besonderer Berücksichtigung der derzeitigen Verhältnisse in britischen und irischen Gewässern. Im Teil B findet man eine kurz gefaßte Darstellung der Naturverhältnisse des See- und Küstengebietes wie des Klimas und des Wetters, der Gezeiten und Gezeitenströme und der Mißweisung. Der Teil C wurde völlig neu bearbeitet.

HAPAG LLOYD REISEBÜRO

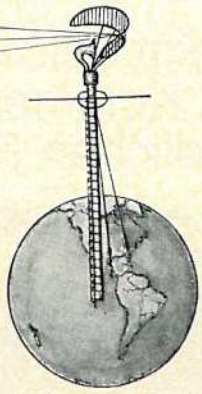
St. Pauli-Landungsbrücken 31 49 44

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

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

Staatsbürger

was machst du mit der Freiheit



Was fehlt einem Fisch auf dem Trockenen? Was fehlt einem Menschen unter Wasser? Es ist das Element, ohne das beide nicht leben können. Das geistig-seelische Lebenselement ist die Freiheit.

Sehr ähnlich wie mit der Luft ist es mit der Freiheit. Beide sind so allgegenwärtig, und werden daher so selbstverständlich hingenommen, daß es sich eigentlich gar nicht lohnt, Worte darüber zu verlieren. Auf der anderen Seite hat das Thema Freiheit schon ganze Bibliotheken gefüllt. Sie hat Geschichte gemacht, solange wir von Geschichte sprechen können. Demgegenüber wieder erscheint die Freiheit als die am einfachsten zu verstehende Sache der Welt. Aber in der Praxis, in der politischen wie in der individuellen, erscheint es dennoch unendlich schwer, das Wesen der Freiheit zu begreifen. Mit ihr umzugehen, sich ihrer bewußt zu sein, und den rechten Gebrauch von ihr zu machen, das ist in der Wirklichkeit des privaten und öffentlichen Lebens durchaus nicht selbstverständlich und angeboren. Das ist vielmehr genauso staatsbürgerliche Kunst, wie Lebenskunst.

Automatisch reagiert der Instinkt nur auf den Entzug, auf den Raub der Freiheit, ganz ähnlich wie der Körper auf Erstickungsgefahr reagiert. Ist der Mensch aber im Besitz der Freiheit, so ruft sie ihn immer auf zur bewußten Aktion, zur bewußt auf sich genommenen und getragenen Verantwortung. Ja, angesichts des offensichtlich betriebenen Mißbrauches mit der Freiheit aufgrund verbreiterter Irrtümer scheint es beinahe, als wäre es leichter, um eine verlorene Freiheit zu kämpfen, als mit der Freiheit zu leben.

Weil die Freiheit das geistig-seelische Lebenselement des Menschen ist, und weil der Besitz der Freiheit zugleich Verantwortung bedeutet und Verpflichtung auferlegt, deshalb ist sie seit Menschengedenken aktuell geblieben, Tag für Tag, Stunde für Stunde.

Worin liegen nun Verantwortung und Verpflichtung, die ihr Besitz mit sich bringt?

Zur Erläuterung der kausalen Wechselwirkung zwischen Freiheit und Verantwortung bieten sich zwei Beispiele an. Da ist einmal die Entwicklung des Menschen vom Kind zum Erwachsenen. Das Kind vermag die Verantwortung für sich selbst noch nicht zu tragen. Deshalb übernehmen sie die Erziehungsberechtigten und schränken damit zwangsläufig die Freiheit des Kindes ein. Die Vollendung des den Zeitpunkt der Mündigkeit erklärt, also für den Entwicklungspunkt, an dem dem jungen Menschen die Freiheit zugetraut werden kann, seine Entschlüsse über sein Handeln und Verhalten selbst zu fassen.

Über sich selbst entschlußfähig zu sein also, darin liegt die Freiheit, und das ist zwangsläufig aber zugleich Selbstverantwortlichkeit. Das andere Beispiel zur Erläuterung der Wechselwirkung von Freiheit und Verantwortung ergibt sich sehr klar aus den Laufbahnen unseres Seemannsberufes. Jedem wird da in kontinuierlicher Steigerung soviel Freiheit zugebilligt, wie er aufgrund seiner Ausbildung und Erfahrung an Verantwortung zu tragen vermag. Hier zeigt sich ein Weiteres, nämlich, daß Freiheit und Veratnwortung abgestuft werden können. Am Modell der Laufbahn zeigt sich auch, daß es einmal die Freiheit und Verantwortung für und über sich selbst und zum anderen verschiedene Maße von Verantwortung über andere gibt, womit wieder mehr Freiheiten verbunden sind.

Der Besitz der Freiheit bringt auch die Verpflichtung mit sich, sie anzuwenden. Beispielsweise genügt es nicht, auf „die da oben" zu schimpfen, sondern der Besitz der Freiheit verpflichtet zur Mühe, mitunter auch zu Mut und Zivilcourage, „die da oben" wissen zu lassen, was falsch ist. Auf stur zu schalten, hieße, sich vor der Verpflichtung der Freiheit zu drücken.

Wo aber Verpflichtung ist, da muß auch ein Recht bestehen, kraft dessen ein Mensch einen anderen verpflichten darf. Ein solches Recht zur Verpflichtung, das tatsächlich in jeder Demokratie ausgeübt wird, bringt es mit sich, daß es trotz des Prinzipes der Freiheit auch in dieser Staatsform Herrschende und Beherrschte gibt, geben muß. Keine Demokratie könnte jemals funktionieren, wenn nicht der einzelne Staatsbürger seiner von ihm gewählten Regierung und ihren Organen verpflichtet wäre.

Und der Kapitän, der Reeder, der Direktor, die Regierungsmitglieder: wem sind sie verpflichtet? Bei dem Verhältnis zwischen Kapitän und Reeder beantwortet sich diese Frage noch leicht. Auch bei dem Verhältnis zwischen Reeder oder Direktor und Regierung ist die Sache klar. Aber die Regierung selbst? Hat die Regierung absolute Freiheit, zu beschließen, was sie will?

Kein Regierungsmitglied, selbst ein absoluter 21. Lebensjahres hat unser Gesetzgeber als Monarch nicht, kann jemals absolute Freiheit besitzen. Sie können nur ein Höchstmaß an Freiheit übertragen bekommen, und dieses erhält wiederum ausschließlich seine rechtskräftige Bestätigung und seine moralische Legitimation von dem Höchstmaß an Verantwortung und Verpflichtung, das die mit der größten Freiheit Ausgestatteten zu tragen und die sie zu erfüllen haben. Von wem aber erhalten sie dieses Höchstmaß an Verantvortung und Freiheit, und wie erfüllen sie ihre Verpflichtung?

Diese entscheidenden Fragen beantwortet unser Grundgesetz schon in seinen ersten Worten der Präambel ganz eindeutig und klar:

> *Im Bewußtsein seiner Verantwortung vor Gott und den Menschen . . hat das deutsche Volk(und als dessen legitime Vertreter die Regierung . . .) dieses Grundgesetz . . . beschlossen.*

Wenn also aus allem bisher Gesagten hervorgeht, daß das Wesen der Demokratie die Freiheit ist, so bedeutet sie letzten Endes nichts anderes, als die Freiheit, sich vor dem Höchsten selbst verantworten zu dürfen. Damit schließt sie in sich die höchste Verantwortung und die höchste Verpflichtung ein, und zwar gleichermaßen für die regierten Staatsbürger wie für die mit der Herrschaft von den Staatsbürgern Beauftragten.

Somit ist die Demokratie die unserer Menschenwürde am gerechtesten werdende Staatsform, weil sie d i e Freiheit zum Inhalt hat, in der der Höchste seine Ebenbilder auf Erden immer läßt. Sie ist uns als Aufgabe gestellt, als Aufgabe, Tag für Tag unermüdlich an unserer Mündigwerdung und Reife zu arbeiten.

Die Demokratie und alle ihre freiheitlichen Einrichtungen können nur lebendig bleiben als eine Gemeinschaft von in Verantwortung freier Mündiger.

In dieser Sicht erscheint die Freiheit gar nicht mehr so sehr als mehr oder weniger phrasenbehangenes Ideal. Für die Staatsbürger einer Demokratie ist Freiheit viel mehr. Sie ist Lebenselement und Aufgabe. Diese heißt, auch nach dem 21. Lebensjahr, sich um Mündigkeit in Freiheit und Verantwortung vor Gott zu mühen, und die Erfüllung dieser Aufgabe erst ist es, was uns von allen Lebewesen auf dieser Erde heraushebt — als Menschen. — Schp —

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

FÜNF FRAUEN UND EINE WARTEN AUF „ihr" Schiff

Am Mittwoch wurde es in Rotterdam erwartet, das Schiff, auf dem unsere Männer fuhren. Zwei Frauen von Besatzungsmitgliedern zetzten sich miteinander in Verbindung, trafen sich am Dienstagabend auf dem Hamburger Hauptbahnhof und fuhren dem gemeinsamen Ziel entgegen. Im Zuge gesellten sich noch drei Frauen hinzu, deren Männer auf demselben Schiff fuhren. — Ich gehörte also zu einem Grüppchen von fünf Seemannsfrauen, das frohen Mutes durch die Nacht fuhr, der holländischen Grenze entgegen, um am nächsten Tage „unser Schiff" kommen zu sehen.

Da entdeckte eine von uns in dem Abteil einer anderen Wagenklasse eine Frau, von der wir wußten, daß sie das gleiche Ziel hatte. Schließlich bemerkte auch sie uns, zog jedoch offensichtlich ihr Exil vor, wofür man wegen ihrer stärker gepolsterten Klasse Verständnis haben kann.

In Rotterdam angelangt, bewegte sich unser Grüppchen zur Agentur, wo wir erfuhren, daß sich die Ankunft des Schiffes wegen Nebels etwa fünf Stunden verzögern würde. Ein wenig enttäuscht und müde nach der durchwachten Nacht machten wir es uns auf den harten Holzstühlen eines kleinen Warteraumes so bequem wie möglich. Schon bei unserer Ankunft saß unsere Reisegefährtin aus der Polsterklasse in einem von uns getrennten Raum in einem weichen Sessel. — Die Stunden schlichen dahin bis man uns schließlich mit Erklärungen für die Straßenbahnlinie und den Weg zum Liegeplatz entließ.

Unsere Frau aus der Polsterklasse blieb noch etwas länger dort, denn sie würde den Weg zum Schiff mit einem Wagen der Agentur schneller zurücklegen können als wir. Vielleicht war es die Übermüdung — ich war sechsunddreißig Stunden ohne Schlaf — die auch mir eine bequemere Fortbewegung mit meinem Koffer als äußerst wünschenswert erscheinen ließ.

Aber jeder Weg hat einmal ein Ende und so erreichten wir endlich den Anlegeplatz. Hier fegte ein eisiger Wind und wir fünf standen frierend, jedoch in erwartungsvoller Hochstimmung neben einem Holzschuppen, der ein wenig Schutz geben sollte.

Etwa fünfundzwanzig Meter von uns entfernt stand einsam wartend noch eine, unsere Reisegefährtin, auf Abstand, auch eine Seemannsfrau. Da — endlich tauchte das Schiff auf; zuerst noch schemenhaft im diesigen Licht schob es sich langsam größer werdend näher. Müdigkeit und Kälte waren vergessen, unsere Herzen schlugen schneller, die ganze Gruppe war eine einzige Welle von Freude und Erwartung. Eben noch wichtig erscheinende kleine Sorgen wegen der Kinder, die bei Bekannten untergebracht waren, hatten keine Bedeutung mehr. Die Zeit, auf die wir vier Monate gewartet hatten, sollte sich erfüllen.

War jetzt nicht der Augenblick gekommen, in dem die entfernt stehende „große Einsame" sich mit einem freundlichen Wort zu uns gesellen könnte oder sogar müßte? Eine solche Geste in diesen letzten Minuten des Wartens hätte einen freundlichen Bogen der Verbundenheit um die sechs Frauen an der Kai gespannt.

Wenn ich heute rückblickend diese kleine Szene sehe, kommen neue Gedanken hinzu. Die Frau aus der Polsterklasse war kinderlos und, wie ich später erfuhr, würde es immer bleiben. Vielleicht hatte ein hartes Schicksal sie einsam gemacht. Hätten nicht wir einen Versuch machen sollen, den Weg zu ihr zu finden, lag nicht auch ein Versagen bei uns?

Wie es immer gewesen sein mag, die Seemannsfrauen müßten verstehen, Brücken zueinander zu schlagen. Denn ist das Wartenmüssen der einen etwa anders, als das der anderen? Sorge und Verantwortung — *und dann zieht es vom Leder, daß dem Neuen Hören und Sehen vergehen würde.*

Da kommt einer von einem anderen Schiff. *Das Bordekel, Wolf im Schafspelz, empfängt ihn mit offenen Armen — und nimmt sich innerlich vor, den vom anderen Dampfer auf keinen Fall hochkommen zu lassen.* Nun hat der Neue eine Idee, wie man den Landgang in einem Tiedenhafen elastischer befestigen kann etwa, oder in der Maschine gelingt ihm eine Lösung eines alten Problemes, über das sich der Chief schon lange geärgert hat. Er erklärt die Sache dem Bordekel. Man fragt das Bordekel, wer auf diesen schlauen Trichter gekommen sei.

Das weiß es dann bestimmt nicht. Oder der Neue begeht den Fehler, das *Bordekel* zu übergehen, und den Vorgesetzten unmittelbar davon zu unterrichten. Der will sich die Sache überlegen, sich erst einmal beraten lassen.

Das Bordekel, das genau weiß, wie förderlich die Sache wäre, rät ab, wenn es meint, beim Vorgesetzten ernstliche Bedenken herauszuhören. Radart das Bordekel jedoch mit seinem sechsten Sinn für Klarfahrt, daß der Vorgesetzte positiv dazu steht, dann ist es auf einmal ganz derselben Meinung und hat sich das immer schon gedacht.

Dann stehen sie an der Luke ohne den Ladungsoffizier, ohne den Ersten und auch ohne den Alten. Da ist ein Problem zu lösen. Da muß noch eine Partie Tee unbedingt verstaut werden. Und die muß ausgerechnet im ersten Löschhafen zur Hand sein. Wohin damit? In den Unterraum, das geht nicht, ohne beim Löschen umstauen zu müssen. In der Luke mit dem einzigen freien Platz liegt schon Tabak. Das *Bordekel* ist natürlich dabei. Es hüllt sich in achtunggebietendes Schweigen, weil es ja nie von eigener Mühe, schon gar nicht von einiger Denkmühe lebt. Da hat plötzlich einer den rettenden Einfall. Das *Bordekel* spitzt die Ohren und fieberhaft arbeitet sein Gehirn. Es reibt sich die Stirn und bemerkt, es sei heiß, es wolle mal sehen, wo es was zu trinken gäbe, und entfernt sich betont gleichgültig.

Hinter dem Schott aber dreht es auf, und ist als erster beim Ladungsoffizier, beim Ersten oder beim Alten, während sie noch über den Stauplan brüten. Nun plustert es sich auf im Schmucke fremder Federn. Das Bordekel ist wieder einmal unentbehrlich.

Neue, die ihr an Bord kommt, ob neu im Beruf oder nur neu an Bord, versucht zuerst herauszubekommen, wer das Bordekel ist, wenn euch daran gelegen ist, auf anständige Weise voranzukommen. Es kann ausgerechnet der sein, der am freundschaftlichsten mit euch Einstand trinkt. Bordekel haben eine Hornhaut auf dem Gemüt. Aber eines können sie nicht vertragen: Wenn man sie von der Bordkameradschaft isoliert, ekeln sie sich selber von Bord.

AN DER „KLIMAANLAGE": Das Bordekel

Da sind nun die Neuen an Bord. Wie machen sie sich in der Leistung, in der Bordgemeinschaft, wie kommen sie zurecht mit den harten Tatsachen des Seemannsberufes? Sie selbst sind (wenn auch nicht immer) mit den besten Vorsätzen zu uns an Bord gekommen. Sie wollen etwas leisten — *aber nicht zu viel und zu schnell* — belehrt sie kameradschaftlich das *Bordekel*. Und es reibt sich die Hände, wenn die erste abfällige Bemerkung über den Neuen fällt. Die Neuen haben selbst das größte Interesse daran, herauszufinden, ob sie sich bewähren, ob sie klarkommen mit den Kameraden und Vorgesetzten, ob man sie für voll nimmt und anerkennt.

Na klar, sagt das Bordekel, take it easy, das geht alles seinen Gang, mach' dir man keine Sorgen. Der Erste (oder der Chief oder der Zweite oder welche Vorgesetzten auch immer), der hat selbst nicht alle Tassen im Schrank, der hat selber 'ne schlechte Nummer (bei uns, bei dem Alten oder bei der Reederei).

Und dann wird das *Bordekel* gefragt. Diese Typen bekommen es immer fertig, gefragt zu werden. Man legt Wert auf seine Meinung, wie sich der Neue macht.

„Ganz gut", sagt das Bordekel, *„bloß, —"* gequält und gezeichnet jetzt sein Gesicht von tiefer

80 Jahre Kieler Woche

Als im Jahre 1891 Kaiser Wilhelm II, durch seinen jüngeren Bruder Prinz Heinrich von Preußen an den Segelsport herangebracht, als Kommodore an die Spitze des Marine-Regatta-Vereins trat, änderte dieser seinen Namen in Kaiserlicher Yacht-Club um.

Kaiser Wilhelm II. zeigte im Gegensatz zu seinem Vater und Großvater für alles Interesse, was mit Seefahrt und Marine zusammenhing. Er kaufte sich in England eine Segeljacht, die „Thistle", die den Namen „Meteor" erhielt.

Nun erlebte die Kieler Woche einen wahrhaft stürmischen Aufschwung. Immer mehr Schiffe aus immer mehr Ländern nahmen daran teil. Sie war nahe daran, die berühmte Cowes-Woche zu überflügeln. Um die Jahrhundertwende wurde auf kaiserliche Initiative hin eine kleine Rennbootklasse ins Leben gerufen, die ohne bezahlte Mannschaft gesegelt werden mußte. Nur Herrensegler durften Pinne und Schoten bedienen. Der Kronprinz, Prinz Heinrich und verschiedene andere Prinzen und Fürsten selbst segelten diese Sonderklassen-Jachten und besuchten auch ausländische Regatten.

Der Kaiser selbst, der anfänglich eine rein englische Jachtmannschaft an Bord hatte, ersetzte diese mehr und mehr durch deutsche Jachtmatrosen, zumeist Eckernförder Fischer.

1914, mit dem Mord von Serajewo, fand die Kieler Woche ein jähes Ende. Erst 1922 versuchte man, sie wieder ins Leben zu rufen. Es blieb vorerst eine rein deutsche Angelegenheit, bis schließlich die Schweden als erste Ausländer wieder auf der Kieler Förde starteten. Nun gewann sie wieder mehr und mehr an Bedeutung.

Nach den Olympischen Segelwettkämpfen 1936 in Kiel lösten die damaligen Machthaber den Kaiserlichen Yacht-Club, der bis dahin seinen Namen beibehalten hatte, auf und es entstand als neuer Verein der Yacht-Club von Deutschland. Was bis zum Zweiten Weltkrieg auf der Kieler Woche startete, waren zumeist die Dienstjachten der Kriegsmarine und der Luftwaffe.

1945 löste die Besatzungsmacht auch den Yacht-Club von Deutschland auf, doch dessen Mitglieder schlossen sich bereits im Jahr darauf wieder zusammen zum Kieler Yacht-Club. Es dauerte noch zwei Jahre, bis die erste Kieler Woche wieder veranstaltet wurde, allerdings noch im ganz bescheidenen Rahmen.

Bald kamen auch die Ausländer wieder, zunächst die Schweden, die Finnen und die Schweizer. Die Kieler Woche wuchs und wuchs und wurde von Jahr zu Jahr internationaler. In diesem Jahre starten schon wieder über 400 Jachten aus 16 Nationen.

Auf drei verschiedenen Bahnen wurde gesegelt: die Jollen in der Strander Bucht vor Schilksee, die Kieljachten nordöstlich von Bülk und die Seekreuzer endlich zwischen der Eckernförder Bucht und dem Stollengrund.

Als im Jahre 1882 zwei junge Hamburger Kaufleute, Hermann Wentzel und Hermann Droege, Vorstandsmitglieder des Norddeutschen Regatta Vereins, eine Segelwettfahrt auf der Kieler Förde vorbereiteten, die am 23. Juli des genannten Jahres mit 20 Jachten am Start ausgetragen wurde und einen großen Widerhall beim Publikum fand, das in Sonderzügen selbst von Hamburg gekommen war, ahnten diese noch nicht, zu welch großem Ansehen im internationalen Segelsport Kiel einmal kommen sollte. Bis es aber dazu kam, war noch ein weiter Weg.

In den ersten Jahren war es der Norddeutsche Regatta Verein allein, der diese Wettfahrten durchführte, die sich eines immer größeren Zuspruchs erfreuten, besonders aus Kreisen der jungen Kaiserlichen Marine. 1883 gründeten ein paar Seeoffiziere den „Friedrichsorter Regattaverein", der sich aber nicht an den Kieler Wettfahrten beteiligte, sondern eigene Rennen veranstaltete. Erst 1887 wurde der „Marine-Regatta-Verein" gegründet, der dann als Veranstalter der Kieler Woche mit auftrat.

Dazu kommen dann noch ein paar Seewettfahrten von Kiel nach Eckernförde, das Drei-Feuerschiffsrennen, das von Kiel aus um die drei Feuerschiffe Kiel, Flensburg und Fehmarnbelt zurück zum Feuerschiff Kiel führte, und endlich ein Rennen rund um den Stollergrund.

Einen gewissen Höhepunkt der 80. Kieler Woche aber bedeutete die Geschwaderfahrt der acht Schulschiffe vom Kieler Innenhafen bis hinein in die Eckernförder Bucht. ld.

SCHUHHAUS AM HAFEN

Schleicher

DITMAR-KOEL-STRASSE 12

Alle Arten Straßen- und Berufsschuhe

FORTSETZUNG SPORT AN BORD

So spielten sie in Rotterdam

März	
Karroo — Magdalene Oldendorff	14:0
Hannover — Wartenfels	1:1
Ulanga — Delta (Portogiesen u. Spanier)	0:1
Tilo von Wilmowsky — Bellona (schwed.)	1:3
Ossian — Bernd Leonhardt	5:4
Sabratha — Syrte	1:0
Havelland — Delta (Portog. u. Spanier)	4:4
Marmara — Auriga	0:6
April	
Novia — Urundi	4:4
Kettwig — Kelkheim	0:1
Rudolf Vinnen — Werner Vinnen	2:2
Else — Lystum	1:1
Tinnum — Lystum	2:1
Erpel — Wartenfels	0:6
Tinnum — James Smith (holl. Reederei)	1:1
Stephanitor — Erlin Hope (Norw.)	3:1
Schwabenstein — Wartenfels	1:7
Leipzig — Weissenburg	0:1
Gonzenheim — span. Schiff	1:4
Nordstern — Tazacorte	4:5
Cap Rocca — Tazacorte	3:3
Leada — Cyrene	3:0
Mai (1.—15. 5.)	
Else — Sylvia	1:2
Ansgaritor — Cap San Nicolaas	6:1
Casablanca — Cap San Augustin	3:3
Ubena — Sternenfels	2:2
Sabratha — Aldenburg	4:3

Fotos und Zeichnungen:

Deike Matern S. 2, 13, 14, 15; Deutsche Shell Tanker G.m.b.H. S. 8 u. Titelfoto; Deutsches Hydrographisches Institut S. 6/7; Ermer S. 4; Globus Mater S. 3; E. de Jong S. 19; F. K. Rausch S. 8, 9; D. Smith S. 13; U. Urbahns S. 1.

Neptuns Hofschneider

. . .so hat der unvergeßliche Bruno Gaukel den damaligen Chef des nun schon beinah 100 Jahre alten Geschäftes für Marineuniformen und Tropenbekleidung Steinmetz & Hehl genannt. Die Geschichte der Familienfirma Hehl ist echte Hamburger Küstengeschichte. Der Gründer, ein Schuhmachergeselle aus Kopenhagen fing anno 1875 mit einem Ruderboot an. Seekisten, Matratzen, Bettwäsche und was sonst noch die Sailors brauchten — sogar Pistolen sollen dabei gewesen sein, von wegen Meuterei und so — schipperte der alte Hehl eigenhändig längsseits. Bald jedoch war er Reeder einer stattlichen Barkassenflotte. Sein Sohn pflegte zu bemerken, wenn wieder mal ein vierter Kolbenring angepaßt wurde: „Es freut mich für dich, bist ja ein ordentlicher Mann". Andernfalls sagte er: „Mensch, du büst Kaptain worn? Dat arme Schip!"

Wenn jetzt die Firma im Juli mit ihren Umzug zum Rödingsmarkt gut und gerne das Halbedutzend der Geschäftsverlegungen (allein drei Ausbombungen) vollmacht, so werden zum heutigen Chef sicherlich viele sagen: Watt, in so nem feinen Laden bist du umtrocken? Na lot man, freut mich für dich!

50 Jahre Beisser Gebrüder

Am 11. Juni 1912 gründete der Kaufmann Christian Diedrich Heinrich Beisser unter der Firma C. D. Heinrich Beisser, Hamburg, eine Großschlachterei und Fleischwarenfabrik, die sich mit dem Import und der Herstellung von Fleisch- und Wurstwaren für die Ausrüstung von Seeschiffen befaßte.

Inzwischen hat es sich an der deutschen Küste und auf allen Weltmeeren herumgesprochen, daß die Beisserwurst einfach zum „Anbeißen" ist.

Daß die Qualität der Fleischerzeugnisse und das Aneshen der Firma während der schicksalträchtigen verflossenen Jahre stets auf gleicher Höhe blieb, ist bei den zuweilen sogar tragischen Umständen der Entwicklung dieses seeverbundenen Unternehmens besonderer Anlaß des Vertrauens der vielen Geschäftsfreunde gewesen und bis zum heutigen Tage geblieben.

Und daß es noch recht viele Jahre so bleiben möge, das ist der Wunsch deutscher und internationaler Feinschmecker auf See.

Auflösung von Seite 14

Waagerecht: 1. Watte, 5. Irene, 9. Irrtum, 11. Ischias, 12. Lea, 13, Chalet, 15. Fee, 16. Lage, 18. nun, 19. Mehl, 20. Leib, 22. Sire, 23. Meißel, 24. Aden, 26. Kanu, 29. Oder, 30. Dee, 32. Nebo, 34. Lek, 35. Darre, 37. Lie, 38. Globus, 39. Zirkel, 40. Aerar, 41. Niere.

Senkrecht: 1. Will, 2. Areal, 3. Trage, 4. euch, 5. ist, 6. Eifer, 7. Naehe, 8. Eesel, 10. Man, 11. Jen, 14. Luester, 17. Eimer, 19. Milan, 21. Ben, 22. Sek., 24. Adele, 25. Dekor, 27. Nelke, 28. Ubier, 29. Olga, 30. das, 31. Erz, 33. Oele, 35. Dur, 36. ein.

Der Rat lautet: NIMM DIE LEUTE WIE SIE SIND.

† Kropp

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

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 - Tel.-Adr.: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß: Hamburg-Süd PL 110

NORA

hält was es verspricht

Diese Plastikschuhe bieten gerade in der **Schiffahrt** besonders Vorteile. Da sie säure- und laugenfest sind (TOM auch ölfest), lassen sie sich auch mit scharfen Reinigungsmitteln auswaschen. Sie sind schnell trocken und hygienisch.

Modell BERND
Gr. 26–45
DM 7.75 bis 10.75

Modell TONI Gr. 36-45
DM 12.50 bis 13.50

Modell TOM ölfest
Gr. 36-45
DM 15.75 bis 16.75

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

Dieser Plastik-Stiefel ist im Fachhandel erhältlich, u. a. bei:

BREMEN: Bedarfsart. f. Schiffsbes., Thölen, Wallering 2, BREMERHAVEN: Fa. Varoga, Bürgermeist.Smidtstr.137 HAMBURG: Schiffsausrüstung Feddersen, Kajen 14-16 KIEL: Fa. Gotthard, Wall 65 NÜRNBERG: Schuhversand-Pöhlmann, Fürtherstr.326RN, NÜRNBERG. Medico-Versand, Herm. Rauh, Karolinenstr. 47RN

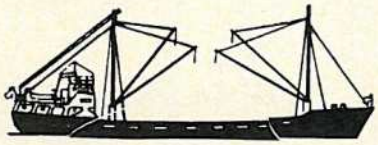
N = Nachn.-Vers. R = Rep.-Möglichk.

Modell THEO
Gr. 37-47 DM 9.50 bis 10.50

Modell THEO ölfest
Gr. 40-46
DM 13.50

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

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



LIEFERANTEN

der Seeschiffahrt

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

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

Marine-Uniformen Tropenbekleidung
STEINMETZ & HEHL
HAMBURG 11 · Rödingsmarkt 43 · Tel.: 36 46 91

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

Pumpen
für alle **Bordverhältnisse** sofort ab Lager lieferbar.
Reparaturen aller Systeme
ROBERT PRINZ · Pumpenfabrik
Hamburg-Altona, Nopitschstr. 15 · Tel.: 38 12 68, FS. 021 3218

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

CANADA DRY GETRÄNKE

Endlich

IN DER ALLERSEITS GEFORDERTEN

zu beziehen durch:

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

oder durch Ihren Schiffsausrüster

KOCH 61

„Kehrwieder", Zeitschrift für Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Heinrich Schopper. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug (6 Hefte) DM 7.20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 6.—

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